VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)**

z dnia 10 marca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)

10 marca 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat budowy zbiornika Racibórz Dolny,

– informację o wynikach kontroli „Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej".

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Mariusz Gajda** podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, **Krzysztof Kwiatkowski** prezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Iwona Koza** p.o. prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Cywiński** p.o. dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, **Anna Czyżewska** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony i Gospodarowania Wodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Olga Krasnodębska** naczelnik Wydziału Pomocy Sektorowej i Restrukturyzacji w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Tadeusz Zdanowicz** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku, **Stanisław Wójcik** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, **Krzysztof Woś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Jerzy Słomiński** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Mariusz Przybylski** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Dariusz Kamiński** ekspert w Departamencie Finansowania Infrastruktury Transportowej Banku Gospodarstwa Krajowego, **Jerzy Swatoń** przewodniczący Komitetu Gospodarki Wodnej Krajowej Izby Gospodarczej, **Gabriela Tomik** wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", **Czesław Szarek** prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Bogdan Węgrzynek** prezes zarządu Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** członek Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego, **Łukasz Porzuczek** członek Klastra Bezpieczny Bałtyk, **Marek Niemczyk** członek Rady Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw, **Jarosław Sroka** ekspert Konfederacji Lewiatan.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Frekwencja dopisała nam bardzo pięknie.

Chciałabym powitać pana Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Mariusza Gajdę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska.

Osobiście przybył też prezes Najwyższej Izby Kontroli, pan Krzysztof Kwiatkowski.

Oprócz tego, że witam panie posłanki i panów posłów, witam też gości, którzy zostali zaproszeni, między innymi osoby, które reprezentują „wszelkiej maści" urzędy związane z żeglugą śródlądową. Witam mianowicie pana Tomasza Cywińskiego – p.o. dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach, panią Annę Czyżewską – zastępcę

dyrektora Departamentu Ochrony i Gospodarowania Wodami w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, pana Przemysława Dacę – dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Tomasza Emiljana – dyrektora Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, panią Annę Jastrzębską – zastępcę dyrektora Departamentu Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, pana Dariusza Kamińskiego – eksperta w Departamencie Finansowania Infrastruktury Transportowej w Banku Gospodarstwa Krajowego, pana Michała Klawinowskiego – referenta w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, panią Iwonę Kozę – p.o. prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, panią Olgę Krasnodębską – naczelnik w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, pana Andrzeja Kulona – zastępcę dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska, pana Jana Popończyka ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, panią Małgorzatę Poździk – specjalistę w Departamencie Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska, pana Mariusza Przybylskiego – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, pana Jerzego Słomińskiego – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, pana Jarosława Srokę – eksperta Konfederacji Lewiatan, pana Jerzego Swatonia, przewodniczącego Komitetu Gospodarki Wodnej w Krajowej Izbie Gospodarczej, pana Krzysztofa Wosia – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, pana Stanisława Wójcika – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, pana Mariana Zarębę – doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, pana Tadeusza Zdanowicza – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku, pana Macieja Gromka – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, panią Gabrielę Tomik – wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członka Stowarzyszenia „Rada Kapitanów" oraz pana Czesława Szarka – prezesa Stowarzyszenia „Rada Kapitanów".

Wszystkich państwa serdecznie witam. Jeżeli kogoś nie powitałam, w międzyczasie – kiedy będziecie państwo zabierać głos (proszę wtedy o przedstawianie się) – na pewno będę serdecznie witać.

Kworum mamy, co stwierdzam.

Drodzy państwo, w porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty.

Punkt pierwszy to rozpatrzenie informacji na temat budowy zbiornika Racibórz Dolny. W tym punkcie o wypowiedź poproszę pana ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, pana Jerzego Maternę. Jeżeli jest osoba, której chciałby pan oddać głos, bardzo proszę o tym powiedzieć.

Punkt drugi, drodzy państwo, obejmuje rozpatrzenie informacji o wynikach kontroli „Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej".

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny.

Nie słyszę sprzeciwu.

Przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

Poproszę zatem pana ministra. Potem poproszę o zabranie głosu panie posłanki i panów posłów. Jeżeli są takie propozycje, najpierw przejdziemy do prezentacji, o ile będzie ona potrzebna. Następnie o głos poproszę zaproszonych gości.

Tutaj jest moja prośba, żebyście się państwo przedstawiali. Jest nam to potrzebne do protokołu, jak też na przyszłość, żeby być z państwem w kontakcie.

Bardzo proszę, panie ministrze, o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, zanim przejdziemy do właściwego tematu, chciałabym powiedzieć kilka zdań w ramach wstępu.

Rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce jako istotnego elementu systemu transportowego jest niezmiernie ważny i stanowi priorytet Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Rozwój ten będzie możliwy jedynie poprzez rozbudowę i moder-

nizację śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym. W pierwszej kolejności mówimy tutaj oczywiście, o Odrzańskiej Drodze Wodnej nie zapominając o rzece Wiśle i innych połączeniach. Polska sieć śródlądowych dróg wodnych nie tworzy jednolitego, zintegrowanego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo elementów. Jako punkt odniesienia wspomnianej przebudowy bierzemy pod uwagę parametry śródlądowej drogi wodnej międzynarodowego znaczenia, czyli posiadającej docelowo co najmniej czwartą klasę żeglowności.

W celu realizacji ambitnych zadań Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej niezwłocznie przystąpiło do działań.

Po pierwsze, kończymy prace nad projektem dokumentu o charakterze strategicznym pod nazwą „Założenia do Programu rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych". Jest to ukończony dokument, chociaż wymaga jeszcze drobnych korekt w porozumieniu z Ministerstwem Środowiska. Będzie przygotowany do niego skrót, jak też prezentacja.

Potem będę prosił panią przewodniczącą, żeby zaprezentować to Szanownej Komisji.

Z dokumentu tego wynika, po pierwsze, konieczność przystąpienia do porozumienia AGN (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) o głównych śródlądowych drogach wodnych o międzynarodowym znaczeniu, podpisanego w dniu 19 stycznia 1996 roku w Genewie. Jest to bardzo ważny dokument, który pomoże nam między innymi w planowaniu, finansowaniu i rozwoju śródlądowego transportu wodnego. W tzw. Niebieskiej Księdze porozumienia AGN znajdują się trzy szlaki o znaczeniu międzynarodowym przebiegające przez Polskę – E30, E40 i E70.

Rząd podjął już rozmowy, żeby Odrzańską Drogę Wodną potraktować jako porozumienie kilku państw. Myślimy o Słowacji, Czechach, Niemczech i Polsce. Pan prezydent Andrzej Duda niebawem udaje się do Czech. Będzie tam rozmawiał właśnie na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej o znaczeniu międzynarodowym. Razem, wspólnie chcemy utworzyć porozumienie na wzór via Carpatia oraz przystąpić do dużych programów unijnych „Łącząc Europę" i TEN-T (Trans-European Transport Networks). Oczywiście, jest to długa droga, ale już ją rozpoczęliśmy.

Jeżeli chodzi o dalsze sprawy to Założenia do Programu rozwoju polskich śródlądowych dróg wodnych będą szczegółowym planem działania rządu zapisanym w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, z perspektywą do roku 2030.

Planujemy także niezwłocznie przystąpić do prac nad szczegółowymi koncepcjami modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz studium wykonalności. W celu realizacji naszych zamierzeń niezbędne jest natychmiastowe przystąpienie do realizacji priorytetowych zadań inwestycyjnych.

Po pierwsze, chcemy przystąpić do usuwania wąskich gardeł na Odrze swobodnie płynącej. Rozpoczniemy budowę stopnia wodnego w Lubiążu i w Ścinawie. Dokończymy budowę stopnia wodnego w Malczycach a także budowę zbiornika w Raciborzu jako wielozadaniowego zbiornika retencyjnego, spełniającego również funkcje żeglugowe, przy zachowaniu parametrów co najmniej czwartej klasy żeglowności.

Niestety, musimy przypomnieć, że Minister Środowiska poprzedniego rządu nie uwzględniając interesów żeglugi śródlądowej, nie zważając na bardzo liczne protesty samorządów i organizacji społecznych – poddał się dyktatowi tzw. środowisk ekologicznych i, wbrew interesom kraju – zaprojektował i realizował projekt budowy suchego polderu, służącego jedynie celom przeciwpowodziowym. Działał w ten sposób, pomimo tego, że był odpowiedzialny za budowę, modernizację i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce a ówczesny prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, podległy bezpośrednio Ministrowi Środowiska, równocześnie prowadził rozmowy ze stroną czeską w sprawie budowy połączenia Dunaj-Odra-Łaba, w tym polskiego odcinka – od Koźla. Forsowany pierwotnie projekt zakładał powstanie drogi wodnej jedynie o znaczeniu regionalnym i turystycznym, na co wielokrotnie zwracała uwagę strona czeska.

Należy zauważyć, że wielofunkcyjny zbiornik retencyjny w Raciborzu Dolnym powinien zasilać w wodę Odrzańską Drogę Wodną, poprawiając jej parametry nawigacyjne oraz stanowiąc istotny element nowego połączenia śródlądowego Dunaj-Odra-Łaba, spełniającego parametry piątej klasy. Z tego względu, jednym z moich pierwszych działań było wystąpienie do ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej z wnioskiem

o jak najszybszą realizację najważniejszego krótkoterminowego priorytetu z zakresu żeglugi śródlądowej, w tym przebudowę suchego polderu w Raciborzu na wielofunkcyjny zbiornik retencyjny. Ze względu na charakter inwestycji, etap jej realizacji oraz inne uwarunkowania wykonanie tego zadania leży po stronie administracji wodnej podległej Ministrowi Środowiska.

W dalszym ciągu proszę o głos pana ministra Mariusza Gajdę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Mariusz Gajda:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, rzeczywiście, przez ostatnie osiem lat sprawy żeglugi śródlądowej były nie tylko zaniedbywane, ale wręcz były ignorowane, co potwierdza raport Najwyższej Izby Kontroli.

Do ministerstwa przyszedłem jako osoba odpowiedzialna za gospodarkę wodną z odium, że minister właściwy do spraw gospodarki wodnej nie tylko nie rozwijał żeglugi śródlądowej, nie interesował się tym, pomimo że miał to zapisane w swoich kompetencjach, ale można powiedzieć, że działał na szkodę tejże żeglugi śródlądowej.

W październiku ubiegłego roku byłem na konferencji organizowanej przez Global Compact ONZ na temat rozwoju dróg wodnych w Polsce. Ówczesny prezes sam powiedział na owym spotkaniu, że żegluga śródlądowa go nie interesuje, że to nie jest nasza sprawa, nie jest to sprawa gospodarki wodnej.

A to jest sprawa gospodarki wodnej, proszę państwa. Woda musi służyć różnym dziedzinom życia, bez wody nie ma życia (jest to truizm), musi ona służyć różnych dziedzinom życia, żegludze śródlądowej też. Przede wszystkim ma służyć zaopatrzeniu w wodę mieszkańców, ale też – rolnictwu, też energetyce i wodnej, i konwencjonalnej i wielu innym dziedzinom życia. Nie można powiedzieć, że gospodarki wodnej nie obchodzą te sektory, które nie są z nią wprost związane, przypisane. A akurat żegluga śródlądowa była tutaj przypisana w zakresie budowy i rozbudowy śródlądowych dróg wodnych.

W wyniku zaniedbań mamy pewne efekty, które bardzo trudno odwrócić, ale jest to możliwe. Między innymi efektem wąskiego myślenia, jedynie pod kątem zabezpieczenia przed powodzią, była decyzja o budowie zbiornika Racibórz nie jako wielofunkcyjnego zbiornika mokrego z możliwością wykorzystania go do żeglugi, tylko jako suchego poleru.

Co ciekawsze, mówi się o tym, że suchy polder jest bardziej przyjazny środowisku, ale w obszarze czaszy zbiornika odbywa się wydobywanie kruszyw. Wydobywanie kruszyw nie jest przyjazne środowisku, bądźmy szczerzy. Znacznie bardziej przyjazny środowisku jest zbiornik mokry.

Mamy doskonały przykład zbiornika Jeziorsko na Warcie, gdzie jest jedno z największych ptasich siedlisk Natury 2000 w Europie. Jeżeli chodzi o zbiornik mokry, to poza tym w tej chwili mamy okres suszy. Prawdopodobnie susze będą się pogłębiać. Musimy alimentować rzeki, mówiąc inaczej – uzupełniać je wodą. Zbiorniki, które są w Polsce, w sumie nieliczne, też pokazują, jak istotna jest ich rola.

Proszę państwa, na rzece Ropie jest zbiornik Klimkówka, który należy do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie. Przez okres letni dopływ do zbiornika wynosił około 200 litrów na sekundę a odpływ cały czas wynosił 2 tys. litrów na sekundę. Taki odpływ pozwolił na to, że mieszkańcy Gorlic i Jasła mieli wodę w kranach. Gdyby nie było zbiornika, gdyby był to zbiornik suchy, po prostu nie byłoby wody. Zbiorniki suche, poldery, owszem, w pewnych warunkach, być może, mogą być budowane głównie jako poldery boczne rzek w niektórych terenach górskich dla przechwycenia pierwszej fali deszczu nawalnego, ale nie na rzekach nizinnych. Na rzece nizinnej, jaką jest Odra, musi to być zbiornik mokry.

Proszę państwa, jak wygląda stan obecny?

Stan obecny jest taki, że jest budowany zbiornik suchy, ale na całe szczęście 80% elementów zbiornika suchego i zbiornika mokrego stanowią te same elementy konstrukcyjne. Na całe szczęście udało się wstrzymać rzecz, która uniemożliwiłaby napełnienie zbiornika jako zbiornika mokrego. Jakimiś decyzjami, prawdopodobnie w celu oszczędności kosztów przez wykonawcę, postanowiono mianowicie, żeby obwałowania zbiornika, zapory boczne wykonywać ze skał łupkowych. Oznaczałoby to nie tylko uniemożliwienie

napełnienia zbiornika, ale mogłoby to też stwarzać, o czym fachowcy doskonale wiedzą, zagrożenie, nawet wtedy gdyby był to zbiornik suchy. W przypadku napełnienia zbiornika i przetrzymania fali powodziowej przez dwa tygodnie mogłaby nastąpić wtórna katastrofa zapory wodnej z jeszcze gorszymi skutkami.

Na całe szczęście, udało się to wstrzymać.

Obecnie jesteśmy na etapie identyfikacji. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach wykonał pewną pracę i zidentyfikował te elementy, które można kontynuować. Jednocześnie będziemy przygotowywać dokumentację projektową zmiany zbiornika na zbiornik mokry z elementami służącymi żegludze, czyli ze śluzą. W tej chwili jest to dostosowane do turystycznej drogi wodnej. Jest tzw. przęsło żeglugowe (przepraszam, że tak mówię), ale chyba musiało to być zrobione złośliwie – mające jedenaście metrów osiemdziesiąt centymetrów, kiedy światło śluzy wynosi dwanaście metrów. Nie wiem, dlaczego tak się stało?

W tej chwili nie będziemy dochodzić do tego, kto to zrobił, dlaczego tak zrobił, ponieważ nie służy to naszemu celowi. W tej chwili będziemy przeprojektowywać zbiornik, będziemy wykonywać dokumentację. Jest to o tyle skomplikowana procedura, że zbiornik ten jest finansowany ze środków Banku Światowego oraz z funduszy europejskich. Zamiana na zbiornik mokry na pewno spowoduje pewne perturbacje prawne, może spowodować pewne zaburzenia w finansowaniu, niemniej jednak podjęliśmy decyzję, że trzeba to zrobić. Będziemy to robić.

W tej chwili koszt budowy zbiornika powiedzmy sobie, że wynosi 1 270 000 tys. zł przy zakładanej kwocie niecałego 1 000 000 tys. zł. Też musimy się przyjrzeć temu, dlaczego koszty tak rosną. Podobno z powodu złej dokumentacji technicznej. Przebudowa na zbiornik mokry wymaga dodatkowo kwoty około 500 000 tys. zł bez śluzy i bez elektrowni wodnej, ale elektrownia wodna to działanie komercyjne i nie będzie z tym żadnego problemu.

W tej chwili harmonogram jest następujący.

Te prace, które można wykonywać wykonujemy, żeby nie wstrzymywać budowy. Jednocześnie przygotowujemy dokumentację, która w tym roku powinna, musi powstać, dokumentację określającą funkcjonowanie zbiornika jako zbiornika mokrego. Chciałbym powiedzieć, że decyzja ostateczna w sprawie zbiornika suchego zapadła w roku 2010.

Zdajemy sobie sprawę, że jest to bardzo ważny element dla żeglugi, ale także dla innych dziedzin, chociażby dla rolnictwa. Musimy przeciwdziałać stepowieniu terenów. Jak już powiedziałem wcześniej, gospodarka wodna jest dziedziną służebną, która ma służyć wszystkim podmiotom, które korzystają z wody, czyli tak naprawdę wszystkim obywatelom.

Dziękuję bardzo.

Jeżeli będą jakieś pytania szczegółowe, bardzo chętnie na nie odpowiem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Drodzy panowie, rozumiem, że jest to preludium, wstęp, który uczynił pan minister, dlatego że, jak państwo wiecie, w programie jeszcze w marcu mamy posiedzenie Komisji dotyczące tylko informacji na temat przyjęcia przez rząd polski Europejskiego porozumienia o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Ma być informacja na temat Odrzańskiej Drogi Wodnej i perspektyw dla kanału Odra-Dunaj-Łaba, jak również informacja na temat realizacji umowy pomiędzy rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim.

Rozumiem więc, że był to tylko rodzaj wstępu, natomiast na następnym posiedzeniu pan minister dokładnie nam o tym opowie.

Szanowni państwo, w tej chwili oddaję głos paniom posłankom i panom posłom. Jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać głos, bardzo proszę.

Proszę, pani poseł Izabela Kloc.

Poseł Izabela Kloc (PiS):

Przede wszystkim, bardzo dziękuję pani przewodniczącej i panom ministrom za to, że możemy dzisiaj rozmawiać o zbiorniku Racibórz, dlatego że, rzeczywiście, wszyscy doskonale wiemy, jak bardzo inwestycja ta się rozwleka, jak bardzo się ślimaczy, ile już pochłonęła pieniędzy.

Na podstawie tego, co powiedział pan minister, nieraz może się wydawać, że jest tutaj wielka niegospodarność, jeżeli chodzi o realizację całego projektu. Akurat pochodzę z tamtego terenu. Mieliśmy okazję rozmawiać, wizytować ów teren wraz z panem ministrem Gróbarczykiem, wtedy jeszcze europosłem (było to w październiku lub wrześniu ubiegłego roku). Pan minister Gróbarczyk osobiście to zobaczył, spotkał się z osobami, które znają teren, które wiedziały, jakie nieprawidłowości są na owym terenie.

Dlatego również dzisiaj dziękuję tym osobom za tamto spotkanie. Myślę, że było ono inspirujące również dla Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a także Ministerstwa Środowiska, ponieważ jest tutaj ścisła współpraca, za co też dziękuję jako poseł ziemi rybnicko-raciborskiej.

Mam nadzieję, że działania, o których mówili pan minister Materna i pan minister Gajda, zostaną zrealizowane tak, żebyśmy po kilku latach, dlatego że (na pewno jeszcze to potrwa), rzeczywiście, mogli powiedzieć, że wykonaliśmy kawał dobrej roboty.

Dzisiaj, jako poseł tej ziemi, mogę jedynie deklarować, że będziemy bardzo mocno pilnować, bardzo mocno przyglądać się temu, co się tam dzieje, będziemy pytać. Zabierałam już głos na sali posiedzeń zadając pytanie w sprawach bieżących, dlaczego dokonano wyboru polderu suchego, kiedy wszelkie informacje, eksperci, również bardzo istotna strona gospodarki wodnej, wskazywali inaczej.

Jestem świeżo po spotkaniu, wraz z panem marszałkiem Kuchcińskim byliśmy w delegacji na spotkaniu z marszałkami sejmu i senatu czeskiego. Tam również usłyszeliśmy, jak woda jest bardzo istotna. Dla Czech jest ona bardzo istotna, ponieważ oni nie mają dostępu, od nich przede wszystkim woda ucieka. Generalnie dla naszego całego obszaru Europy Środkowej projekt, którego elementem jest zbiornik Racibórz, może być bardzo wielkim wyzwaniem. Przede wszystkim musimy z owego wyzwania skorzystać w sposób pozytywny, w sposób rozwojowy, nie lamentować, że nic się nie da, że są przeszkody czy to w Unii Europejskiej, czy tutaj.

W tej chwili negocjacje, rzeczywiście,trzeba będzie tak poprowadzić, żeby jak najszybciej podjęto decyzję o ostatecznej zamianie projektu na zbiornik z wodą, ponieważ jest to istotne również dla żeglugi śródlądowej.

Ostatnio zawsze mówię, że autostrady prawie mamy na ukończeniu, jeżeli chodzi o ich budowę. Obecna perspektywa finansowa głównie dotyczy kolei. Kolejne działania związane z wykorzystywaniem funduszy unijnych (ostatnia konferencja w Przemyślu pod patronatem pana marszałka Kuchcińskiego również to pokazała) należy ukierunkować na drogi wodne. Z autostradami jakoś się już uporaliśmy, widzimy koniec w tunelu. Teraz kolej a potem drogi wodne. Trzeba się do tego przygotować. Bardzo istotnym elementem będzie tu zbiornik Racibórz.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister chciał zabrać głos.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Chciałbym uzupełnić swoją wypowiedź na temat zbiornika suchego.

Dlaczego podjęto taką decyzję? Dlatego, że było to łatwiejsze, ponieważ nie wymagało derogacji z art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Było to łatwiejsze, dlatego że niby nie wpływało negatywnie na stan wód.

Poza tym, proszę państwa, jest jedna ciekawa rzecz. Projekt przyjęty przez ówczesne ministerstwo zakładał, że zbiornik mokry będzie za pięćdziesiąt lat. Dlaczego za pięćdziesiąt lat? Ponieważ na tyle lat udzielono koncesji na wydobycie kruszyw.

Proszę państwa, chyba coś tutaj nie jest w porządku.

Chciałbym jeszcze powiedzieć à propos nieprawidłowości. Łupki, czyli odpady pokopalniane miały być przywożone z innych terenów, podczas gdy na miejscu jest doskonałe kruszywo do budowy wałów. Kruszywo to miało być sprzedawane za pieniądze przez firmy prywatne, miały być natomiast przywożone odpady pokopalniane.

Kiedy budowę tę odkrywa się po kolei, warstwami, wychodzą coraz to różne rzeczy. Naprawdę jest to niesamowicie skomplikowana rzecz podobnie jak patologia, która występuje przy budowie stopnia wodnego Malczyce. Jest to następny element. Pierwotna cena wynosiła niecałe 200 000 tys. zł. W 2014 roku był podpisany kolejny aneks podnoszący wartość z 800 000 tys. zł do 1 400 000 tys. zł.

Wykonawca działa podobno zgodnie z prawem, ale bez zamówienia publicznego. Aneksy są podpisywane z wolnej ręki, za zgodą Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Wykonawca jest w stanie upadłości…

Przepraszam, że to mówię, ale muszę powiedzieć publicznie, że zerwanie umowy z wykonawcą grozi kilkusetmilionową karą odszkodowawczą. W jakiś sposób musimy wybrnąć z owego problemu.

Nie wiem, panie prezesie, czy Najwyższa Izba Kontroli w ostatnim czasie kontrolowała budowę owego zbiornika?

Prezes Najwyższej Izby Kontroli Krzysztof Kwiatkowski:

Tego nie, kontrolowaliśmy zbiornik w Świniarach.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Jeżeli nie, proszę o kontrolę Najwyższej Izby Kontroli.

Jeżeli chodzi o Racibórz, już zgłosi em wniosek w ministerstwie. Nie pamiętam, czy zgłosiłem w odniesieniu do Malczyc, ale tę budowę też należałoby skontrolować, dlaczego budowle są coraz droższe, co tak naprawdę się tam dzieje, ponieważ są to sprawy patologiczne.

Jeżeli następne inwestycje będziemy realizowali tak jak te, to drogi wodne będziemy mieli za mniej więcej 150 lat.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę o zgłaszanie się w tym temacie zaproszonych gości, będę udzielać głosu.

Bardzo proszę, oczywiście ,proszę się przedstawiać.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dzień dobry, moje nazwisko Jan...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Udzieliłam głosu pani.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Przepraszam bardzo, nie widziałem.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Dzień dobry państwu.

Region śląski, Gabriela Tomik, wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, miasta leżącego nad Odrą.

Proszę państwa, Śląsk się obudził. Mam na myśli Śląsk znany państwu nie tylko od strony przemysłu, potrzeb transportowych, ale również Śląsk pod kątem zabezpieczenia, bezpieczeństwa hydrologicznego. Bezpieczeństwo hydrologiczne to umiejętność gospodarowania wodą tak, żebyśmy zabezpieczyli się przed suszą i przed powodzią. Jest to istota sprawy, dlaczego dzisiaj rozmawia z państwem samorządowiec w obecności tylu mundurów i tylu znakomitych ludzi związanych w Polsce z żeglugą.

Cieszę się, że obecny rząd polski pochylił się nad bezpieczeństwem hydrologicznym.

Jeszcze raz podkreślam, że wszystkie następstwa tego faktu stanowią dobrodziejstwo dla gospodarki polskiej. Jeżeli mówię to jako samorządowiec ze Śląska, mówię to bardzo odpowiedzialnie, upatrując rozwiązań w obszarze transportu wodnego na króciutkim odcinku, który wiedzie od granicy polsko-czeskiej między innymi przez moje kilkunastotysięczne miasto.

Proszę państwa, nie chcemy już się bać powodzi. Chcemy rozmawiać o gospodarce wodnej, o gospodarce wielopłaszczyznowej.

Mogłabym tak długo opowiadać na wszystkich posiedzeniach Komisji, ale zamiast chęci chciałabym wyrazić poparcie. W naszym regionie podczas konwentu konkretnych gmin ulokowanych na trasie istniejącej rzeki Odry pojawiła się inicjatywa. Jesteśmy do państwa dyspozycji, jeżeli trzeba będzie w jakikolwiek sposób współpracować na płaszczyźnie naszych narzędzi planistycznych. Rozmawiamy z władzami regionu. Domagamy się, wręcz właśnie domagamy się (jest to absolutnie pozytywne zjawisko), żeby w naszym regionie w związku z suszą, która występuje, zbiornik Racibórz odnalazł się w wymiarze wielozadaniowym.

Dziękuję pani poseł, która zarekomendowała region śląski. To my państwa gościliśmy.

Cieszy się z tego, że skupiliśmy uwagę na wodzie. Woda jest dla nas jak złoto, jak węgiel. Tak proszę kojarzyć Śląsk. Nie chcę rozwijać tego tematu, ale za chwilę zorientujecie się państwo, że umierają śląskie pożarzyska. 10 tys. hektarów, które dwadzieścia trzy lata temu zabrał nam pożar, dzisiaj czeka na kroplę wody w gruncie. Przywrócenie funkcji retencji zbiornikom, które zapowiadały się jako suche poldery, oznacza powrót warunków wodno-gruntowych na takie tereny. Oznacza to, że nie umrą nam lasy, które zostały zasadzone naszą ręką lub ręką wcześniejszego pokolenia. Jest to moja konkretna gmina. Są to rudy, są to walory krajobrazowe, tereny cysterskie.

Zapraszam Komisję Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, kiedy przyjdzie się nam pochylić nad szczegółami. Póki co wszyscy jesteśmy do dyspozycji. Jest to odpowiedź wielu samorządów ulokowanych przy Odrze. Współpracujemy z wojewodami na pograniczu regionów.

Cieszę się, że dzisiaj mogę wysłuchać państwa dyskusji w tej sprawie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Rzeczywiście, pani poseł Izabela Kloc zadbała o to, żebyśmy omawiali ten temat. Nie tylko wobec żeglugi śródlądowej, ale generalnie wobec gospodarki morskiej analiza Najwyższej Izby Kontroli jest druzgocąca, jeżeli chodzi o ostatnie lata.

Pan minister chciałby się ustosunkować?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dosłownie jednym zdaniem.

Chciałbym podziękować za głos pani burmistrz. Rozumiemy to. Na tym etapie chciałbym podziękować za kilkumiesięczne wsparcie, ponieważ nasze ministerstwo działa od listopada, od końca listopada. Dzięki temu, że państwo nas wspierali, przy ważnym udziale państwa powstał program. Mam nadzieję, że będzie dalsze wsparcie. Dzisiaj nie byłoby programu bez wielu ludzi, którzy społecznie zaangażowali się w to wszystko.

Dzisiaj nasze ministerstwo to sześć osób, jesteśmy w trakcie naboru. Są określone procedury. Nie można zatrudniać z dnia na dzień. Wymaga to wielu działań. Przede wszystkim na co dzień musimy pisać interpelacje, odpowiadać na pisma posłów, prowadzić bieżącą politykę a przy okazji robić wielozadaniową strategię. Jest sprawa AGN, jest sprawa studium wykonalności, jest sprawa rozpoczęcia kolejnych budów. Jest wiele rzeczy, które są przed nami, ale chcemy to zrobić, ponieważ jest silne poparcie, które widzimy.

W ciągu trzech miesięcy podczas wielu spotkań zauważyłem, że idziemy w dobrym kierunku.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, dzisiaj skupiamy się na zbiorniku Racibórz, ale były tu wspomniane Malczyce.

Niezależnie od tego, czy temat jest taki czy inny, zwłaszcza w momencie, kiedy narzekamy na niedobór środków, należy sprawdzać (w tym zakresie jest prośba ze strony Komisji do pana prezesa Najwyższej Izby Kontroli) nie tylko te inwestycje, które się ślimaczą. Chodzi zwłaszcza o niegospodarność środkami. Jeżeli odbywa się to w niekontrolowany sposób, jeżeli umowy tak są zawierane, że pieniądze wyciekają (co mówię bez żadnych podtekstów, ale skoro jak pan powiedział, niektórzy są bliscy upadłości, a z kolei wycofanie się z umów jest obwarowane wielkimi odszkodowaniami) samemu można pokusić się o analizę sytuacji.

Mamy urząd, który – mam nadzieję – sprawdzi to na prośbę Komisji.

Następna osoba, która chciała zabrać głos. Przepraszam, że odebrałam panu głos wcześniej, bardzo proszę, potem pan z pana prawicy.

Proszę o przedstawienie się.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję, pani przewodnicząca, to ja bardzo przepraszam.

Nazywam się Jan Pyś, jestem dyrektorem Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W kontekście Raciborza pojawił się termin, pojawiły się też pieniądze. Chciałbym powiedzieć, że jeżeli chodzi o Racibórz, bardzo ważnym elementem jest element transportowy. Zbiornik będzie w sieci TEN-T. Będziemy do tego zmierzać, będziemy o to aplikować, takie są zapowiedzi naszego ministerstwa.

W związku z tym, gorąca prośba, żebyśmy nie przedłużyli planowania, nie spóźnili się z tym, dlatego że (jeżeli chodzi o sieci TEN-T) możemy planować tylko do 2023 roku, do 2023 roku musimy mieć złożone aplikacje. Chciałbym, żebyśmy pamiętali o tym przy budowie zbiornika Racibórz. Nie przedłużajmy tego, ponieważ później już nie będziemy mogli skorzystać z pieniędzy na sieci TEN-T.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Dzień dobry państwu.

Jan Popończyk, Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych.

Chciałbym bardzo serdecznie podziękować za raport Najwyższej Izby Kontroli, szczególnie w aspekcie dotyczącym sytuacji armatorów i pogłębiającego się kryzysu w zakresie floty, ponieważ nie mamy tutaj do czynienia z zahamowaniem, tylko – jak jest napisane w raporcie – z regresem.

Liczba armatorów, którzy mogliby korzystać ze środków unijnych, o których jest mowa w raporcie Najwyższej Izby Kontroli, raptownie maleje z najprostszej na świecie przyczyny a właściwie – z dwóch przyczyn. Pierwsza to taka, że programy unijne nie są konstruowane w sposób, który uwzględniałby specyfikę branży. W związku z tym aplikowanie o środki jest utrudnione. Trudno jest znaleźć program, w który można się wpasować. Drugi problem stanowi poziom środków własnych. Potrzebne są tutaj potężne nakłady a sytuacja na polskich szlakach wodnych jest taka, jaka jest. Wobec tego trudno jest odrobić nakłady, które się poniesie, szczególnie że żegluga w tej chwili w zasadzie jest nieprzewidywalna.

W związku z tym, pojawia się pytanie: czy armatorzy mogą liczyć ze strony ministerstwa na wsparcie eksperckie w NCBiR, dotyczące aplikowania o środki unijne. To po pierwsze. Po drugie, czy środki z Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą być używane jako wkład własny? Czy armatorzy mogą się ubiegać o wsparcie z Funduszu Żeglugi Śródlądowej po to, żeby zebrać niezbędny wkład własny przy wymianie i modernizacji sprzętu?

Trzecia rzecz: czy istnieje realna możliwość, żeby ministerstwo wsparło polskie przedsiębiorstwa przy ubieganiu się o modernizację silników? Jest to bardzo istotne zagadnienie. W Polsce nie produkuje się silników morskich do żeglugi śródlądowej, które spełniają wymagania dyrektywy unijnej. Są to bardzo duże nakłady. Silniki tego typu kosztują w granicach 100 tys. euro. Niestety, dyrektywa silnikowa nakłada wymóg wymiany silników w całkiem nieodległej perspektywie, dosłownie będzie to konieczne za sześć,

osiem lat. Jest więc pytanie: czy można na to liczyć, jeżeli chodzi o kwestię korzystania ze środków unijnych?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuje bardzo.

Bardzo proszę.

Członek Klastra Bezpieczny Bałtyk Łukasz Porzuczek:

Dzień dobry.

Łukasz Porzuczek, członek Klastra Bezpieczny Bałtyk.

Chciałbym przekazać dwie informacje odnoszące się do zbiornika Racibórz.

Po pierwsze, byłem osobą, która przekazywała wykonawcy informacje na temat problemów geotechnicznych jeszcze przed wejściem wykonawcy na budowę. Chciałbym prosić o zapisanie, iż wykonawca jeszcze przed wejściem na budowę miał wiedzę na temat problemów technicznych, które zgłosił dwa, trzy lata po rozpoczęciu budowy. Miał tę wiedzę ode mnie, ponieważ jestem osobą, która osobiście przeprowadziła badania i przekazała je.

Chciałbym też przekazać drugą informację odnośnie do kolejnego zagrożenia, jeżeli chodzi o zbiornik Racibórz. Szacuje się, że na terenie zbiornika Racibórz jest około 40 tys. bomb, pocisków moździerzowych i innych tego typu obiektów. Pomimo przekazania takiej informacji, nie zostały one usunięte w trakcie budowy zbiornika.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu Mariusz Przybylski:

Mariusz Przybylski, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu.

W dniu 7 lutego, w niedzielę, na zamku w Raciborzu mieliśmy przyjemność gościć pana marszałka Kuchcińskiego. Rozmawialiśmy na temat wielofunkcyjnego zbiornika Racibórz oraz połączenia kanału Odra-Dunaj.

Pan marszałek zgodził się z tym, że należy przeprojektować zbiornik. Propozycja ta została przyjęta ze zrozumieniem, ponieważ wiadomo, że są różnego rodzaju pozwolenia na suchy zbiornik. Na wzór ustawy dotyczącej EURO 2012 należałoby opracować specjalną ustawę odnoszącą się do budowy zbiornika Racibórz, ponieważ przyspieszyłoby to jej ukończenie. Wiadomo, że specustawa pozwala na szybsze działanie w sprawach projektowych i później przy realizacji.

Właśnie na to chciałbym zwrócić uwagę.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pozwólmy teraz panu ministrowi odpowiedzieć na tę część pytań.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za pytania.

Jeżeli chodzi o TEN-T – z uwagi na to, że nasz rząd nic nie robił przez wiele lat, w 2013 roku Unia Europejska, po prostu, nas wykreśliła. Ponowne wejście to rok 2023. Oczywiście, robimy wszystko, żeby skrócić ten okres. Chcemy być aktywni na forum Unii Europejskiej. Jest porozumienie czterech państw: Polski, Niemiec, Czech i Słowacji. Chcemy jak najszybciej przystąpić do programu, prosić Unię Europejską, żeby otwarcie nastąpiło nie w roku 2023, tylko niezwłocznie, powiedzmy w roku 2018, 2019. Liczymy, że jako ministerstwo będziemy już na tyle silni, że będziemy mogli przystąpić do dużych programów.

Przypomnę, że w ramach programu „Łącząc Europa" jest około 30 000 000 tys. euro. Chcemy sięgnąć po duże środki między innymi budując kanał Racibórz-granica państwa.

To tyle.

Jeżeli chodzi o następne pytania, odpowie na nie pan dyrektor Przemysław Daca.

Dyrektor Departamentu Żeglugi Śródlądowej MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Witam państwa, Przemysław Daca.

Odpowiadając od tyłu na pytania pana kapitana (czy z Funduszu Żeglugi Śródlądowej będzie finansowany zakup nowych silników?) z całą pewnością mogę powiedzieć, że wsparcie z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na pewno będzie ukierunkowane również na zakup silników ze względu na to, że zdajemy sobie sprawę, iż wchodzą nowe przepisy dotyczące wymogów technicznych, wymogów dotyczących emisji. Będzie się to wiązało z koniecznością wymiany silników w naszej flocie statków śródlądowych.

Wszyscy wiemy (co wynika z danych statystycznych), że nasza flota jest bardzo przestarzała. Mogę jedynie powiedzieć, że odkąd funkcjonuje Fundusz Żeglugi Śródlądowej, czyli od 2003 roku do tej chwili, żaden armator nie zakupił z Funduszu Żeglugi Śródlądowej nowej jednostki, która funkcjonowałaby na naszych śródlądowych drogach wodnych.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące tego, czy z Funduszu Żeglugi Śródlądowej będzie można uzyskiwać środki na wkład własny, muszę powiedzieć, że w tej chwili odpowiedź na to pytanie jest przedwczesna ze względu na to, że działamy, pracujemy nad nowymi założeniami do Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Na pewno będzie to wsparcie w postaci kredytów preferencyjnych z możliwością umorzeń. Będzie nas też ograniczać, przynajmniej na samym początku, kwota *de minimis* ze względu na to, że musimy się do niej dostosować. Inaczej musielibyśmy notyfikować program pomocowy do Komisji Europejskiej, co jest czasochłonne. A więc, jeszcze nie wiem.

Jeżeli chodzi o wsparcie armatorów przy aplikacji do różnych programów, aktualnie instytucją, ministerstwem za to odpowiedzialnym, jest Ministerstwo Rozwoju. Są tam odpowiednie departamenty obsługowe, które powinny zajmować się tymi rzeczami. Na pewno czeka nas wiele rozmów z Ministerstwem Rozwoju. Na pewno będziemy zwracali na to uwagę, na pewno będziemy rozmawiali z Ministerstwem Rozwoju w tym kierunku, żeby była co najmniej jedna osoba (ewentualnie, jakaś wyspecjalizowana jednostka), która mogłaby pomóc naszym armatorom, ponieważ jest wiele projektów z różnego zakresu, jeżeli chodzi o pomoc unijną.

Będziemy na ten temat rozmawiać z Ministerstwem Rozwoju, będziemy zwracać uwagę na istniejącą sytuację oraz prosić o pomoc.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałabym o coś zapytać, ponieważ wspomniał pan, że żaden armator nie skorzystał z pieniędzy z Funduszu Żeglugi Śródlądowej na zakup silników, jakichkolwiek silników. Czy wynika to z tego, że były nowe silniki i nie było takiej potrzeby czy też były jakieś bariery, które są dla armatorów nie do przejścia?

Czy może mi pan odpowiedzieć na to pytanie?

Dyrektor departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Pani przewodnicząca, mówiłem, że żaden armator od 2003 roku nie wykorzystał środków na zakup nowej jednostki, nowego statku, zazwyczaj były to jednostki remontowane. Były też remonty silników i, być może, zakup nowego silnika. Nie była natomiast zakupiona żadna nowa jednostka.

Mamy bardzo przestarzałą flotę. Statki są bardzo stare. Armatorzy, z różnych powodów ,nie chcą brać kredytów preferencyjnych na zakup nowych jednostek, ponieważ mają utrudnione warunki do prowadzenia usług transportowych śródlądowymi drogami wodnymi z uwagi na to, że śródlądowe drogi wodne są w takim a nie innym stanie. Od wielu lat były nam zgłaszane utrudnienia oraz pewne bariery w funkcjonowaniu Funduszu Żeglugi Śródlądowej.

Mogę zadeklarować, że w ramach pracy nad nową ustawą o Funduszu Żeglugi Śródlądowej (gdyż zapewne będzie to nowa ustawa), będziemy zmierzać w kierunku wyeliminowania owych barier, między innymi jest to też cel naszej pracy.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, kto z państwa ma jeszcze pytania bądź chciałby podzielić się z nami uwagami, które powinniśmy uwzględnić?

Drodzy państwo, temat żeglugi śródlądowej jest rozłożony na kilka spotkań. Naprawdę będzie to temat szeroko omawiany. Już dzisiaj można więc zasygnalizować na przyszłość pewne sprawy, którymi należałoby się zająć.

Bardzo proszę, kto z państwa?

Widziałam, że ktoś podnosił rękę, proszę bardzo.

Członek Rady Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw Marek Niemczyk:

Nazywam się Marek Niemczyk. Reprezentuję Śląsk a, przede wszystkim, środowisko związane z Programem Polska 3.0.

Trzeba sobie powiedzieć, że inwestycje w żeglugę śródlądową nie są inwestycjami oraz projektem tylko jednego resortu, ponieważ jest to koło zamachowe dla głębszego napędu pozostałych dziedzin gospodarki. Jeden pracownik zatrudniony w żegludze śródlądowej generuje siedem miejsc pracy w gospodarce.

Dzięki inwestycjom można przeprowadzić skuteczną restrukturyzację górnictwa na Śląsku. Nie od dzisiaj wiadomo, że po to, żeby domykało się to biznesowo, potrzeba zwolnić około 50 tys. ludzi. Proces ten został rozpoczęty jeszcze przez pana premiera Buzka. Górnikom dano po 50 tys. zł, ale większość górników wróciła na garnuszek miejskich ośrodków pomocy społecznej. Dezintegracja regionu jest olbrzymia. Można przeprowadzić restrukturyzację na wzór Zagłębia Ruhry i Saary. Są tam sprawdzone modele.

Dodatkową zaletą jest to, że nie ma konieczności przesiedlenia ludzi, ponieważ uruchomienie inwestycji spowoduje ich zatrudnienie w tym samym regionie. Samo Centrum Logistyczne Věřňovice-Gorzyczki wspólnie z programem transgranicznym z Czechami, ze Słowakami daje zatrudnienie minimum 70-80 tys. ludzi. W przybliżeniu jest to trzykrotnie większe zatrudnienie, aniżeli na dzisiaj jest w Jastrzębskiej Spółce Węglowej.

Można to porównać z tym, co w 1990 roku zrobiła Finlandia. Zaściankowa gospodarka spowodowała, że projekt gospodarczy nie stał się projektem tylko jednego resortu, ale wielu resortów. Stąd tak ważne jest przyjęcie postulatu, żeby stało się to narodowym programem gospodarczym.

Co do tego potrzeba? Na pewno potrzeba do tego powołania rady społecznej. Zawierają się w tym pewne elementy, które są zawarte i ogłoszone w planie pana wicepremiera Morawieckiego. Jest to projekt oddolny. Są to środowiska naukowe, jest to biznes, jest to społeczność lokalna, o której mówiła pani Gabriela Tomik jako mój przedmówca. Projekt ten jest naprawdę ważny.

Chciałbym powiedzieć, że wczoraj byłem na spotkaniu w Kędzierzynie-Koźlu na temat Odry. Port Kędzierzyn-Koźle w latach międzywojennych był drugim co do wielkości portem rzecznym Europy Środkowej. Dzisiaj przedsiębiorcy nie czekają. Przykładem jest to, że w ciągu dwóch lat powstaje...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo przepraszam.

Rozumiem ogólny zarys, ale o programie będziemy jeszcze dyskuto wać. W tej chwili skupmy się na zbiornikach wodnych, zwłaszcza w Raciborzu a potem przejdźmy do analizy Najwyższej Izby Kontroli. Jeżeli chodzi generalnie o program, o wprzężenie samorządów, środowisk lokalnych, na pewno będziemy o tym mówić, na pewno wkomponujemy się w to, co pan powiedział. Będzie to konsultowane. Przede wszystkim będzie to projekt rządowy.

Jeżeli ktoś z państwa w tym momencie ma uwagi co do zbiornika, bardzo proszę.

Jeżeli nie, przejdziemy do drugiego punktu.

Bardzo proszę.

Członek Klastra Bezpieczny Bałtyk Łukasz Porzuczek:

Jeszcze raz Łukasz Porzuczek, członek Klastra Bezpieczny Bałtyk.

Chciałbym poinformować, że jest już wypróbowana i, przede wszystkim ,zastosowana na samym zbiorniku Racibórz Dolny technologia, która umożliwi sprawdzenie jego obecnego stanu technicznego i zarejestrowanie wszystkich prac najdalej w ciągu dwóch miesięcy. Technologia ta, jak już powiedziałem, została zastosowana na zbiorniku, została

wypróbowana z pozytywnym efektem. Możliwe jest podanie w ciągu dwóch miesięcy stanu zaawansowania prac, jak też wszelkich miejsc wymagających projektowej zmiany w celu przeprojektowania zbiornika.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jest to ważna informacja.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu Mariusz Przybylski:

Jeszcze raz Mariusz Przybylski, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie -Koźlu.

Pan minister podnosił sprawę tego, że do roku 2050 zbiornik miał być suchy a potem miał być mokry, ponieważ są koncesje na wydobycie kruszywa. Wiąże się to ze sprawą ewentualnych odszkodowań dla tych, którzy je posiadają.

Moim zdaniem, jest bardzo prosty sposób na rozwiązanie tego. Tak samo jak można wydobywać kruszywa z lądu, tak samo można je wydobywać z wody. Wystarczy kupić odpowiedni sprzęt pływający. Można robić eksploatację kruszywa, powiększając tym samym pojemność przeciwpowodziową zbiornika. Odbywa się to np. na zbiorniku nyskim na Opolszczyźnie. Rocznie armator wydobywa około 1000 tys. ton, pomimo tego że jest tam obszar Natura 2000. Wszystko to można pogodzić.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

To również jest bardzo ważna uwaga.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos w pierwszym punkcie?

Dziękuję.

W związku z tym kończymy omawianie punktu dotyczącego zbiornika Racibórz.

Przechodzimy do rozpatrzenia informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Funkcjonowanie żeglugi śródlądowej". Bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Krzysztofa Kwiatkowskiego.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, przyjmuję wniosek, zresztą nasi analitycy wcześniej wskazywali na potrzebę oceny realizacji projektu związanego z budową zbiornika Racibórz. Oczywiście, przyjmujemy to do planu pracy.

Teraz chciałbym państwu przedstawić raport z funkcjonowania żeglugi śródlądowej oraz poinformować, że raport ten nie będzie optymistyczny. Będę też zachęcał Komisję, chociaż Komisja może sama miała to w planach... Po to, żeby trochę optymistyczniej zabrzmiało to dla pana ministra, powiem, że troszkę jest tak, iż w obszarze działania pana ministra im bliżej morza tym lepiej. Mamy np. raport dotyczący funkcjonowania portów morskich, który też chętnie przedstawimy. Jego wydźwięk jest inny niż tego, który za chwilę przedstawię z obszaru żeglugi śródlądowej.

A teraz wracam do raportu, który dzisiaj jest przedmiotem zainteresowania Komisji.

Analiza, raport dotyczący funkcjonowania żeglugi śródlądowej w Polsce dotyczy lat 2001-2013. Zaznaczam to z tego względu, że pod koniec ubiegłej kadencji był on przedmiotem zainteresowania sejmowej Komisji Infrastruktury. Jest jednak dla mnie absolutnie zrozumiałe, że nowa Komisja też chciała się temu przyjrzeć. Mówię o tym tylko dlatego, że niektóre wnioski być może będą wymagały aktualizacji z uwagi na upływ czasu, chociaż ogólne dane statystyczne dotyczące żeglugi śródlądowej zostały przez nas uzupełnione na potrzeby dzisiejszego posiedzenia Komisji o dostępne informacje z roku 2014.

Podstawowym celem przedmiotowej kontroli było dokonanie oceny działania administracji publicznej w zakresie wykonywania ustawowych zadań związanych z rozwojem i funkcjonowaniem żeglugi śródlądowej. Kontrolę przeprowadziliśmy w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Krajowym Zarządzie Gospodarki

Wodnej, Banku Gospodarstwa Krajowego, sześciu urzędach żeglugi śródlądowej oraz sześciu regionalnych zarządach gospodarki wodnej.

Wysoka Komisjo, na tle tendencji europejskich, w tym rozwiniętych krajów Unii Europejskiej, polska żegluga śródlądowa nie ma większego znaczenia w przewozach towarów, natomiast w przewozach osób ogranicza się ona do turystyki a, lokalnie, do uzupełnienia infrastruktury transportu samochodowego (chodzi tutaj o promy rzeczne). Od wielu lat zmniejszają się w Polsce zarówno przewozy towarowe żeglugą śródlądową, jak i ich udział w przewozach wszystkimi rodzajami transportu. Udział ten w ogólnych przewozach towarów wszystkimi środkami transportu zmniejszył się z 0,8% (było to poniżej 1%) w roku 2000 do 0,4% na koniec roku 2014. Miało to miejsce w sytuacji, gdy Unia Europejska promuje rozwój śródlądowego transportu wodnego, głównie z powodu konieczności zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko przewozów w ruchu drogowym. Żegluga śródlądowa jest bowiem najbardziej energooszczędnym sposobem transportu, o czym świadczy fakt, że jeden litr paliwa pozwala przemieścić statkiem rzecznym na odległość jednego kilometra 127 ton ładunku, podczas gdy samochodem jedynie 50 ton a koleją – 97 ton.

Niska energochłonność żeglugi śródlądowej jest przyczyną znacznie mniejszej niż w transporcie samochodowym emisji zanieczyszczeń powietrza.

Koszty zewnętrzne transportu rzecznego wynoszą około 5 euro na 1 tys. tonokilometrów i są blisko pięciokrotnie mniejsze niż koszty zewnętrzne transportu drogowego, w przypadku którego koszty te według wyliczeń ekspertów wynoszą 24 euro.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, sieć dróg wodnych w Polsce, która została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe zbudowane głównie w XVIII i XIX wiekach, w 2014 roku wynosiła 3655 kilometrów, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3387 kilometrów, czyli 92,7% ich łącznej długości. Podkreślenia wymaga fakt, że od kilku dziesięcioleci w Polsce maleje łączna długość śródlądowych dróg wodnych. W latach 1960-2014 zmniejszyła się ona o ponad 23% – z 4756 kilometrów do wspomnianych 3655 kilometrów. Należy także nadmienić, że zaledwie 10% łącznej długości dróg wodnych spełnia obowiązujące wymagania techniczno -eksploatacyjne, określone w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Chodzi tutaj o klasy dróg wodnych, które określa się w zależności od maksymalnych parametrów statków, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi oraz wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną. Standardy stawiane drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym, czyli pozwalające na eksploatację statków o tonażu powyżej 1 tys. ton, w roku 2014 spełniało tylko 5,9% łącznej długości dróg wodnych, czyli drogi o długości 214 kilometrów.

Ponadto sieć dróg wodnych w Polsce nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego (troszkę to widać na tej mapie), ale zbiór odrębnych, różnych jakościowo szlaków. Przywołane dane świadczą generalnie o złym stanie technicznym krajowej infrastruktury śródlądowegoj transportu wodnego, będącego skutkiem wieloletnich zaniedbań w zakresie budowy i modernizacji tejże infrastruktury. Szacuje się, że aby przywrócić drogom wodnym ich właściwe parametry, potrzeba na ten cel około 14 000 000 tys. zł, kiedy tymczasem w 2012 roku wydatki na ten cel wyniosły 160 000 tys. zł. W rezultacie pomimo sprzyjających warunków naturalnych polska żegluga śródlądowa nie jest obszarem atrakcyjnym gospodarczo a jej popularność od dziesięcioleci maleje.

Należy także zwrócić uwagę na fakt, że degradacja techniczna śródlądowych dróg wodnych dla armatorów żeglugi śródlądowej oznacza nieopłacalność inwestowania w budowę nowej floty, co było potwierdzone dzisiaj na posiedzeniu Komisji, między innymi ze względu na brak możliwości wykorzystania jej ładowności oraz ograniczenia żeglugowe. W rezultacie nie następuje odnowa floty dla przewozów towarowych owym transportem. Większość taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana a jego wiek znacznie przekracza normatywny okres eksploatacji. Używanie zdekapitalizowanej floty przyczynia się z kolei do wzrostu kosztów eksploatacyjnych, co dodatkowo zmniejsza konkurencyjność tej właśnie gałęzi gospodarki.

Jeżeli państwo pozwolą, podam teraz najważniejsze ustalenia z kontroli Najwyższej Izby Kontroli charakteryzujące żeglugę śródlądową w naszym kraju.

Środki przeznaczone na żeglugę śródlądową pokrywają zaledwie 20-30% potrzeb finansowo-rzeczowych. W toku kontroli stwierdziliśmy, że podstawową przyczyną złego stanu infrastruktury śródlądowych dróg wodnych były niewystarczające środki finansowe. Jak jest to widoczne na slajdzie, pokrywają one około 30% potrzeb. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości torów wodnych. Na przykład na skanalizowanym odcinku Odry w latach 2011-2012 obowiązująca głębokość tranzytowa 1,8 metra była zapewniona przez okres nie dłuższy niż 90 dni a powinna być zapewniona przez co najmniej 240 dni w roku.

Poza tym żeglugę utrudniają niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych a także awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem a następnie – wysoką wodą (problem zalodzenia chyba z roku na rok jest mniejszy z uwagi na zmiany klimatyczne). Zły stan techniczny dróg wodnych stwarzał utrudnienia w ruchu statków, uniemożliwiając armatorom transport towarów.

Najwyższa Izba Kontroli ustaliła, że wiele ze skontrolowanych budowli hydrotechnicznych było przestarzałych i zaniedbanych. Na przykład na terenie działalności Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu stan techniczny dwudziestu ośmiu z sześćdziesięciu czterech obiektów inspektorzy Najwyższej Izby Kontroli określili jako niedostateczny. W bardzo złej kondycji była zabudowa regulacyjna na Odrze poniżej stopnia wodnego Malczyce. Trzydzieści przybrzeżnych ostróg spowalniających tam nurt rzeki wymagało gruntownego remontu. Wyniki kontroli wykazały, że niektóre regionalne zarządy gospodarki wodnej nie przeprowadzały regularnych, wymaganych przepisami kontroli obiektów hydrotechnicznych albo nie usuwały wykrytych podczas kontroli usterek. W obydwu przypadkach przyczyną był deficyt środków finansowych, na który wskazywały jednostki.

Ustalono również, że regionalne zarządy gospodarki wodnej w większości nieterminowo realizowały inwestycje infrastrukturalne kluczowe dla żeglugi śródlądowej, dotyczyło to przede wszystkim inwestycji w ramach Programu dla Odry – 2006. W programie tym zakładano modernizację drogi wodnej w latach 2002-2016 – do roku 2013, pomimo upływu 80% czasu, w ramach całego programu wykorzystano zaledwie połowę planowanych środków. Szczególnie duże opóźnienia, wynoszące jedenaście lat, wystąpiły w przypadku budowy stopnia wodnego Malczyce, o czym mówił pan minister.

Wyniki kontroli wskazują także, iż utworzony przed wejściem Polski do Unii Europejskie Fundusz Żeglugi Śródlądowej nie realizował ustawowego celu, jakim jest promocja żeglugi śródlądowej. W okresie objętym kontrolą, jak też wcześniej dostępne środki funduszu były wykorzystywane w niewielkim stopniu, o czym mówił pan dyrektor. W 2011 roku wypłaty dla armatorów stanowiły zaledwie 2,9% środków funduszu a w roku 2012 jeszcze mniej, gdyż tylko 0,6%, czyli poniżej 1%. Izba zwraca uwagę, że w roku 2012 koszty obsługi bankowej przedmiotowego funduszu były wyższe od kwoty pomocy udzielonej armatorom. Na koniec 2012 roku niewykorzystane środki funduszu wynosiły 41 000 tys. zł, co – zdaniem Najwyższej Izby Kontroli – było nieuzasadnione w sytuacji regresu żeglugi śródlądowej. Istotną przyczyną takiej sytuacji było niedostosowanie prawa krajowego do prawa unijnego.

W toku kontroli stwierdziliśmy ponadto, że do czasu zakończenia kontroli byłe Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej nie opracowały wieloletniego programu określającego terminy i źródła finansowania zadań inwestycyjnych w obszarze żeglugi śródlądowej. Dlatego dziękujemy za tę informację, która była przedstawiona, że program jest opracowywany.

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli jasno sformułowana i realizowana polityka państwa wspierania żeglugi śródlądowej ułatwiałaby firmom z branży planowanie przewozów, dokonywanie inwestycji w zakup nowej floty oraz zawieranie długotrwałych umów przewozowych.

W kontekście złego stanu technicznego śródlądowych dróg wodnych oraz regresu żeglugi śródlądowej istotnym ustaleniem kontroli jest fakt, że w latach 2004-2006 nie pozyskano żadnych unijnych środków pomocowych na rozwój śródlądowego transportu

wodnego, natomiast w perspektywie finansowej, która się zakończyła, czyli nominalnie zapisanej na lata 2007-2013, pozyskane na ten cel środki pomocowe z Unii stanowiły zaledwie 0,44% całkowitej alokacji środków na projekty transportowe, czyli poniżej 0,5% całkowitej alokacji.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli świadczy to również o marginalnym traktowaniu żeglugi przez administrację rządową. W związku z tym pozytywnie oceniamy podejmowane przez ówczesnego ministra do spraw transportu, we współpracy z Prezesem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, działania na rzecz zwiększenia unijnego dofinansowania żeglugi śródlądowej. W nowej perspektywie budżetowej planowany udział omawianej gałęzi transportu miał stanowić 1,4% ogólnej kwoty pomocy na projekty transportowe, co oznaczałoby ponad dwukrotny wzrost środków unijnych w porównaniu z zakończoną perspektywą.

Oczywiście, i tak dalej są to środki, delikatnie mówiąc, symboliczne w stosunku do potrzeb.

Reasumując – w ocenie Najwyższej Izby Kontroli działalność ówczesnego ministra do spraw transportu, Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz dyrektorów skontrolowanych urzędów żeglugi śródlądowej i regionalnych zarządów gospodarki wodnej odpowiedzialnych za funkcjonowanie żeglugi śródlądowej w Polsce nie przyczyniała się do poprawy warunków rozwoju żeglugi śródlądowej. Dotyczy to zarówno ich działalności w okresie objętym kontrolą, czyli w latach 2001-2013, jak i w latach wcześniejszych. Zaniechania bądź spóźnione lub nieskuteczne działania owych podmiotów skutkowały nie tylko zahamowaniem rozwoju żeglugi śródlądowej, ale i regresem tej gałęzi transportu.

Po zakończeniu czynności kontrolnych Najwyższej Izby Kontroli w 2013 roku wnosiliśmy pod adresem ówczesnego ministra właściwego do spraw transportu o przyspieszenie prac nad opracowaniem projektu wieloletniego programu inwestycji infrastrukturalnych śródlądowego transportu wodnego, podjęcie działań zmierzających do zapewnienia źródeł finansowania wybranych projektów infrastrukturalnych inwestycji żeglugi śródlądowej oraz przyspieszenie prac nad przygotowaniem projektu nowelizacji lub opracowaniem nowej ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Pod adresem Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Najwyższa Izba Kontroli wnosiła o lepsze wykorzystanie środków przeznaczonych na finansowanie śródlądowych dróg wodnych, wzmocnienie nadzoru nad terminową realizacją inwestycji infrastrukturalnych żeglugi śródlądowej oraz usprawnienie w tym zakresie działalności regionalnych zarządów gospodarki wodnej, jak też o przyspieszenie opracowania wieloletniego programu przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych.

W związku z wynikami omawianej kontroli wskazaliśmy w informacji zbiorczej na potrzebę podjęcia stosownych działań zmierzających do poprawy stanu technicznego infrastruktury dróg wodnych oraz warunków funkcjonowania armatorów żeglugi śródlądowej. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli realizacja owego celu wymagała, i prawdopodobnie nadal wymaga, od ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej podjęcia działań na rzecz opracowania (we współpracy z Prezesem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej) wieloletniego programu inwestycji infrastrukturalnych śródlądowego transportu wodnego, uwzględniającego możliwości jego sfinansowania, rozszerzenia zakresu wspierania armatorów żeglugi śródlądowej w ramach aktualnie obowiązujących przepisów o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, nowelizacji (we współpracy z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej) rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, której skutkiem będzie uaktualnienie parametrów eksploatacyjnych tych dróg. Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli istnieje duża szansa, że realizacja wymienionych wniosków przyczyniłaby się do poprawy miejsca Polski wśród innych krajów unijnych pod względem udziału śródlądowego transportu wodnego w pracy przewozowej transportu lądowego ogółem.

Na zakończenie chciałbym zwrócić państwa uwagę na pewien dualizm kompetencyjny w obszarze infrastruktury śródlądowych dróg wodnych. Sprawy owej infrastruktury należały wtedy do właściwości dwóch ministrów, ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Powodowało to dualizm

kompetencyjny w zakresie infrastruktury tegoż transportu. Inne gałęzie transportu, transport drogowy, kolejowy, lotniczy, morski oraz zagadnienia związane z ich funkcjonowaniem i rozwojem należały do kompetencji jednego ministra.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli taka sytuacja nie sprzyjała żegludze śródlądowej, czego przykładem było długotrwałe uzgadnianie projektu wieloletniego programu inwestycji infrastrukturalnych śródlądowego transportu wodnego.

Oczywiście jesteśmy do państwa dyspozycji, gdyby były jakieś pytania. Jest ze mną pan dyrektor Tomasz Emiljan, dyrektor departamentu, który przeprowadzał kontrolę oraz koordynator kontroli.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie.

Jak widzimy, temat jest poważny. Nie są to zaniedbania ostatnich kilku lat, składa się na to wiele lat, można powiedzieć, zapomnienia o żegludze śródlądowej.

Dziękuję wszystkim tym, którzy pozostali przy owej żegludze i próbowali przemówić do rozsądku wszystkim. Wszystkie kraje wykorzystują ów krwioobieg w swoim państwie. Aż szkoda, żebyśmy to zmarnowali albo zaprzepaścili.

Mam nadzieję, że analiza posłuży do stworzenia programu, o którym mówił pan prezes, jak też będzie preludium tego, co na przestrzeni następnych lat przysłuży się rozwojowi żeglugi śródlądowej. Wiemy, ile było pracy i pieniędzy, ile programów powstało w innych państwach, żeby to uczynić.

Chciałabym oddać głos panu ministrowi, ponieważ o to prosił, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

W związku z tym, że na jednym ze slajdów było pokazane, że jeden litr paliwa pozwala przewieźć 127 ton ładunku na odległość jednego kilometra, mam krótkie pytania do pana prezesa, jakiej klasy drogi to dotyczyło, trzeciej czy czwartej?

Jest to różnica, na pewno przy czwartej klasie, którą chcemy zrobić, będzie to więcej kilogramów.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Poproszę pana dyrektora.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Tomasz Emiljan:

Pani przewodnicząca, szanowni panie i panowie posłowie, panie ministrze, są to dane wzięte z opracowań, szacowane średnie. Nie mamy tutaj wskazania, która jest to klasa żeglowności. Nomen omen posiłkowaliśmy się opracowaniami ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury.

Nie jesteśmy w stanie wskazać klasy żeglowności.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że dzisiaj mamy taki wachlarz gości, że z dostępem do informacji z pewnością nie będziecie państwo mieli problemu. Staram się, żeby jak najwięcej osób z branży brało udział w posiedzeniach Komisji, pomagało wszystkim stronom ku uciesze środowiska.

Bardzo proszę, pan chciał zabrać głos.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Tak, *ad vocem*.

Jeżeli chodzi o parametry zużycia paliwa, są one właściwe dla statków klasy BM-500, które zużywając trzydzieści litrów na godzinę, przy ośmiu na godzinę, biorą pięć ton. Jest to mniej więcej trzecia klasa. Przy klasach czwartej i piątej parametry są dużo bardziej korzystne.

Chciałbym natomiast podkreślić jedną rzecz – w Europie Zachodniej od kilku lat, chyba od pięciu, na poziomie Komisji Europejskiej trwa dyskusja na temat ożywienia mniejszej żeglugi, to znaczy barkami trzystutonowymi dla klasy drugiej i dla klasy trzeciej (chodzi o połączenia lokalne Belgia-Holandia-Francja) ze względu na to, że obecna struktura przedsiębiorstw żeglugowych zaczęła się robić bardzo niekorzystna. Miano-

wicie jest duża koncentracja kapitału, bardzo słabe kwalifikacje załóg, w które się nie inwestuje, malejące wynagrodzenia dla załóg.

Dlatego w tej chwili wchodzi dyrektywa unijna dotycząca trybu pracy, obostrzeń związanych z obowiązkowym czasem pracy. Zauważono, że koncentracja na dużych przewoźnikach w perspektywie skutkuje upadkiem poprawnego sposobu działania branży.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Czy jeszcze któryś z gości chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu Mariusz Przybylski:

Jeszcze raz Mariusz Przybylski.

Jeżeli chodzi o przewozy tonażowe, akurat na Odrze bardzo znaczącymi przewozami są przewozy kadłuby statków niegotowych, tylko dlatego że nie można by było ich spławić do Szczecina, w związku z czym są to półprodukty, jak też przewozy ponadgabarytowe.

Pod Opolem jest firma FAMET, która jest w stanie wyprodukować praktycznie każde urządzenie każdej wielkości. Zatrudnia ona 1500 ludzi. Zaczyna być blokowana w ten sposób, że cena przewozu produktów drogą kolejową lub drogą lądową powoduje, iż staje się to niekonkurencyjne. Gdyby mogła to robić drogą rzeczną, praktycznie nikt oprócz kapitana, który to prowadzi, nie wiedziałby o tym i nikomu by to nie przeszkadzało. Żegluga śródlądowa to nie tylko przewozy stricte towarowe, ale również ponadgabarytowe.

Oczywiście, do tego dochodzi również żegluga pasażerska, o której pan dyrektor Zdanowicz z urzędu w Giżycku mógłby wiele mówić, ale w tej chwili chyba nie o to chodzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan z przodu i powtórnie nasz gość przy drzwiach.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Krzysztof Woś:

Krzysztof Woś, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

À propos parametrów klas dróg wodnych – wydaje mi się, że w żegludze śródlądowej jest podobnie jak w innych gałęziach transportu. To znaczy sieć komunikacyjna powinna opierać się o drogi wodne wyższej klasy, zwłaszcza w sytuacji, kiedy mamy na myśli wykorzystywanie śródlądowego transportu wodnego w relacjach międzynarodowych. Tam potrzebne są wielkości, które – rzeczywiście – będą spełniały podstawowe parametry dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Wtedy daje nam to możliwość eksploatacji w relacjach międzynarodowych biorąc pod uwagę obszar całej Europy.

Oczywiście, inną sprawą jest dbanie o drogi wodne o znaczeniu lokalnym tak, żeby można było wykorzystywać wody jako szlaki komunikacyjne.

Pani przewodnicząca wspomniała tutaj, że można zasygnalizować ewentualne problemy, które będą omawiane na kolejnych posiedzeniach. Chciałbym skorzystać z okazji, proszę państwa, i zaprosić Komisję do Szczecina, żeby zaprezentować kawałek systemu informacji rzecznej, który udało się nam wdrożyć na dolnym odcinku rzeki Odry. Nasz kraj został zobowiązany do tego, żeby system ten został wdrożony w Polsce. Został wdrożony dopiero na stukilometrowym odcinku. Są to prawdopodobnie właśnie te pieniądze z TEN-T, które żegluga śródlądowa wykorzystała po 2006 roku. W tej chwili aplikujemy o to, żeby dalej można było rozwijać wspomniany system, żeby można było iść na całą Odrę graniczną.

Oczywiście, biorąc pod uwagę problemy, drogi wodne są problemem najważniejszym, natomiast system informatyczny stanowi dodatkową infrastrukturę dróg wodnych, która daje możliwość świadczenia większej liczby informacji dla użytkowników, żeby czuli się bardziej bezpieczni.

Jeżeli chodzi o system, chętnie się z państwem podzielę tym, co do tej pory udało się nam w tym zakresie zrobić, jak też tym, jakie mamy plany na najbliższą przyszłość. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dobrze, układając program na następne miesiące, na pewno będziemy tym żywo zainteresowani. Na temat żeglugi śródlądowej będzie jeszcze kilka spotkań, i to ważnych.

Na bieżąco chcemy przepytywać pana ministra, jak się posuwają prace, także w ramach konsultacji społecznych w państwa środowisku.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Również korzystając z okazji chciałbym zaproponować, żeby kolejne spotkanie Komisji mogło się odbyć w sprawie Malczyc, śluzy w Malczycach. Rzeczywiście, jest to długoletnia inwestycja. Chcielibyśmy zorientować się, jak najszybciej można to włączyć, gdyż były już zapowiedzi, że można włączyć ów stopień wodny w nasz system i poprawić żeglowność o kolejne kilkadziesiąt kilometrów.

Chciałbym też powiedzieć kilka słów na temat raportu pana prezesa.

Wszyscy zgadzamy się z ogólnym stwierdzeniem, że żegluga śródlądowa nie wygląda dobrze, ale w ocenie NIK-u urzędy żeglugi śródlądowej zostały potraktowane tak samo jak inne instytucje, które w Polsce zajmują się żeglugą śródlądową.

Pragnę przypomnieć, że akurat dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej jeżdżą na wszystkie konferencje żeglugowe, mówią o żegludze, lobbują na temat żeglugi śródlądowej. Był moment, kiedy reforma miała zmieść urzędy żeglugi śródlądowej. Ujęli się za nami armatorzy, chcieli, żeby urzędy zostały. Ogólna, jednakowa ocena według mnie nie jest uzasadniona.

Poza tym, nie mamy żadnego wpływu na drogi wodne. Nie mamy żadnego wpływu na zbiorniki retencyjne. Naszą rolą jest, jak się to mówi, rola policyjna. Sprawdzamy dokumenty statków, sprawdzamy dokumenty załóg, wydajemy dokumenty załóg i statków. To robimy.

Na szczęście jeszcze mamy armatorów i możemy się tym zajmować.

Chciałbym zwrócić uwagę, że w prawie wodnym jest zapisana zasada wydawania pozwoleń wodnoprawnych. Dotyczą one wszelkiego rodzaju inwestycji hydrotechnicznych. Chciałbym powiedzieć, że nie jesteśmy stroną, urzędy żeglugi śródlądowej nie są stroną w postępowaniu wodnoprawnym. Interes żeglugi w owym postępowaniu reprezentuje administracja dróg wodnych. Jak reprezentuje to państwo z Najwyższej Izby Kontroli to ocenili.

Dziękuję bardzo, to wszystko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan prezes *ad vocem*.

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Jedno zdanie.

Nasza ocena jest oceną systemu. Mówimy, że wszystkie działania razem nie przyczyniły się do poprawy rozwoju żeglugi. Nie jest to cząstkowa ocena. Nie odbieramy państwu ogromnego zaangażowania, co zresztą podkreślała pani przewodnicząca. To, że angażujecie się państwo w te sprawy w tak niesprzyjających warunkach, wystawia wam jak najlepsze świadectwo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Mam jeszcze pytanie do pana prezesa. Mówił pan o dualizmie kompetencyjnym. W tej chwili mieliśmy zmianę ustawy o działach, jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Nie chcielibyśmy, żeby konsultacje lub wszelkiego rodzaju decyzje utknęły w ciągłych dyskusjach pomiędzy ministrami.

Czy nie uważa pan, że decyzje dotyczące żeglugi śródlądowej jako całości powinny jednak znajdować się wśród kompetencji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej?

Prezes NIK Krzysztof Kwiatkowski:

Nie mam żadnych wątpliwości, że powołanie specjalnego ministra, który odpowiada za ów dział, z punktu widzenia tej właśnie dziedziny życia stanowi ogromną szansę. Podniesiono znaczenia tej właśnie problematyki do poziomu konstytucyjnego ministra.

Zaryzykuję twierdzenie, że kiedy był minister, który odpowiadał za drogi, za kolej, za żeglugę śródlądową, to w tej sytuacji ta ostatnia była chyba na końcu listy jego priorytetów. Z punktu widzenia żeglugi śródlądowej ze zmianą tą absolutnie należy wiązać duże nadzieje, że przyczyni się ona do polepszenia sytuacji oraz uniknięcia problemów z przeszłości.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zanim oddam głos panu ministrowi, chciałabym powiedzieć, drodzy państwo, że jest tu tak samo jak w przypadku transportu morskiego. Są urzędy morskie, które istnieją dzięki komuś. Wszyscy w tym łańcuchu funkcjonują dzięki komuś.

Nie chcielibyśmy jednak postrzegać żeglugi śródlądowej, jak już powiedziałam, tylko poprzez dyrekcje urzędów żeglugi. Chcielibyśmy, żeby funkcjonował cały mechanizm. Bez siebie, bez dobrego funkcjonowania wszystkich nie jesteśmy w stanie powiedzieć, że to działa. Administracja nie może być sama dla siebie. Muszą być armatorzy, muszą być przewozy, musi być ciążenie ładunków, musi być współpraca międzynarodowa. Musi być i biznes, i interes państwa. To wszystko da się spiąć. Nikt nikomu nie chce tu odbierać ważności istnienia, ale generalnie zależy nam na tym, żeby wszystko było kompatybilne. Raczej w tym kierunku wolę skierować dyskusję oraz zapewnić państwa, że takie jest myślenie.

Najpierw oddam głos panu ministrowi a potem – panu kapitanowi.

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo.

Chciałbym powiedzieć, że nasz resort środowiska będzie wspierał dział gospodarki wodnej. W tej chwili wspiera wszystkie działania nowego ministerstwa. Proszę państwa, tak naprawdę wielki wkład do programu, który przedstawił pan minister Materna, wnieśli pracownicy regionalnych zarządów gospodarki wodnej a także jam osobiście (chodzi o wkład pracy, którą wykonałem wcześniej). Oczywiście, przekazałem to bez wynagrodzenia wraz z prawami autorskimi. Pan dyrektor Pyś mówił, jak było źle. Rzeczywiście, tak było, ale teraz będzie znacznie lepiej. Będziemy wspierać wszelkie działania. Naprawdę od samego początku wspieramy wszelkie działania.

Chciałbym powiedzieć, że gospodarka wodna jest dziedziną służącą wielu różnym dziedzinom gospodarczym. Musimy pogodzić wszystkie rzeczy. Zgadzam się z panem dyrektorem, że jeżeli chodzi o instrukcje gospodarowania wodą, jeżeli chodzi o pracę między innymi zbiorników wodnych, żegluga śródlądowa powinna być stroną. Musimy ustalić pewne zasady współdziałania. Wtedy kiedy można alimentować rzekę do celów żeglugi śródlądowej, jak najbardziej powinno to być wykonywane.

Oczywiście, mogą być sytuacje wyższego rzędu, które prosimy, żeby zrozumieć, typu powódź, typu susza hydrologiczna, ale naprawdę będziemy to wspierać. Z drugiej strony chciałbym powiedzieć, że przy całym naszym wspieraniu, niestety, nie można oczekiwać cudów, że z dnia na dzień będziemy mieć drogę wodną czwartej klasy, będzie ona powstawała przez jakiś czas. Wszystkie projekty, które robimy w tej chwili, nowe projekty, nowe inwestycje, między innymi z Banku Światowego, tam gdzie, jest to możliwe, dostosowujemy do czwartej klasy drogi wodnej. Wiem, że czwarta klasa drogi wodnej jest to dążenie, które bardzo popieram. Bardzo popieram takie rozwiązanie.

Chciałbym natomiast powiedzieć, że przejściowo będziemy mieli trzecią klasę drogi wodnej, szczególnie tam na Odrze, gdzie są śluzy trzeciej klasy. Mam propozycję, żeby już teraz uruchamiać żeglugę na trzeciej klasie mniejszymi barkami, pięćsetkami bądź zestawami pchanymi, które można rozłączać na śluzach. W każdym razie chodzi o to, żeby nie było oczekiwania aż będzie czwarta klasa drogi wodnej, dlatego że powiedzmy sobie szczerze, że są to inwestycje, które trwają. W ciągu roku lub nawet w ciągu czterech lat czwartej klasy nikt fizycznie nie wykona. Należy natomiast podjąć wszelkiego

rodzaju działania, żeby już teraz uruchamiać żeglugę towarową, żeby pokazać, że jednak można. Panowie kapitanowie doskonale wiedzą, że można pływać z ograniczeniami. Będziemy musieli realizować Malczyce oraz kolejne stopnie.

Jeżeli chodzi o Malczyce, chciałbym powiedzieć, że trochę mam wątpliwości, czy jest sens zwoływania posiedzenia Komisji na ten temat. Raczej powinny się tym zająć organy kontrolne a, być może, nawet organy ścigania. Mówię „być może", ponieważ nie wiadomo, co się tam do końca dzieje. Kiedy się spotkamy, będzie długa dyskusja, z której – niestety – nie wyniknie nic konstruktywnego.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli chodzi o poszczególne rozwiązania, optuję za rozmową z ministerstwem w ministerstwie, dlatego że na forum Komisji jest to trochę rozwlekle, nie każdy jest w stanie dojechać, nie każdy jest zainteresowany.

Są obszary, które dzielimy na pewne sekcje. Jest taka wola i tak się już dzieje, że indywidualne sprawy są na bieżąco omawiane w ministerstwie. Moim zdaniem jest to sprawniejsza ścieżka niż czekanie na posiedzenie Komisji. Kiedy wiemy, jaki jest problem, możemy konkretnie z państwem rozmawiać.

Widziałam, że się zgłaszał pan kapitan, bardzo proszę. Potem panowie, którzy na dzisiejszym posiedzeniu Komisji są bardzo aktywni, bardzo się cieszę.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Dzień dobry, Czesław Szarek. „Rada Kapitanów".

Proszę państwa, jestem prezesem Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych, w skrócie „Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej". Jestem czynnym armatorem, czynnym kapitanem. Z przyczyn patriotycznych staram się być nadal w Polsce. Wszyscy moi koledzy robią wymowne znaczki na czole na mój widok, dlatego że pływają sobie po zachodnich drogach, gdzie jest szeroko, głęboko, bezpiecznie i można systematycznie uprawiać żeglugę, ja jednak, powodowany jakimś uporem, pozostaję tutaj.

Czy na naszych drogach wodnych można prowadzić, uprawiać żeglugę śródlądową? Oczywiście, że można. Odpowiadam tak z całą odpowiedzialnością. Jest natomiast kilka elementów, które wybitnie w tym przeszkadzają a, mówiąc bardziej precyzyjnie, przeszkadzały.

Poprzednia (uwaga, zaznaczam, że poprzednia) administracja robiła wszystko, żeby to nie funkcjonowało. Jaki miała w tym cel, nie wiem. Trzeba by było ją zapytać.

Panie ministrze, jeżeli mamy zbadać sprawę Malczyc, itd., itd., to wydaje mi się, że rośnie tu naprawdę bardzo duży problem. Tutaj jest ukłon w stronę pana prezesa Najwyższej Izby Kontroli. Warto się zainteresować wieloma sprawami, nie tylko Malczycami. Takich problemów jest więcej.

Przechodząc do spraw technicznych, chciałbym powiedzieć, proszę państwa, że mam w ręku akt prawny składający się tylko z czterech kartek. Jest to rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Proszę państwa, jest tu dosłownie wszystko napisane, wszystko pokazane, wszystko ukierunkowane. Ten właśnie akt prawny wszystko kierunkuje, co robić, jak robić, żeby to zrobić. Jak powiedziałem, nie było to respektowane, nie było to realizowane a wręcz było to wypaczane. Stosowano zupełnie inne nazewnictwo, przekształcano, mówiono o modernizacji dróg wodnych, podczas gdy § 7 wyraźnie określa, co to jest. Po prostu naruszano prawo. Dlaczego tak robiono? W odróżnieniu od innych powiązanych z tym aktów prawnych, np. prawa wodnego bądź innych są to tylko cztery kartki. Było to traktowane jako akt nieistotny a jest to akt bardzo ważny.

Proszę państwa, jest tutaj jedna strona opisu, natomiast całą resztę stanowią tabelki, które są bardzo istotne.

Są prezentowane hasła, że nic się nie da zrobić z Odrą skanalizowaną, z klasą trzecią, ponieważ jest tam dziewiętnaście śluz, które trzeba by było przebudować, ponieważ mają

dziewiętnaście sześćdziesiąt. Ale śluzy te, tzw. śluzy pociągowe mają 187 metrów długości a jeżeli dobrze wczytamy się w tabelki, okaże się, że wśród parametrów uwzględniających wymiary śluz 187 metrów jest zapisane dla klasy Vb.

Proszę państwa, proszę zatem zwrócić uwagę, jak blisko jesteśmy sukcesu, i to jakiego. Poszerzymy, zadbamy o odpowiednie głębokości na skanalizowanym odcinku (to wszystko jest uregulowane, to wszystko da się uregulować, można to zrobić) i mamy nie tylko minimalny parametr drogi międzynarodowej, czyli klasę czwartą, ale idziemy dużo, dużo dalej.

Proszę państwa, mamy możliwości. Jak powiedziałem, jest o tym mowa w skromnym akcie prawnym, w rozporządzeniu Rady Ministrów.

Bardzo bliskim Odrze skanalizowanej odcinkiem drogi wodnej jest Kanał Gliwicki. Tam brakuje tylko jednego parametru, ale to samo rozporządzenie daje przyzwolenie na przypisanie klasy wyższej niż zapisała to poprzednia ekipa administracyjna. Klasa trzecia. Konstrukcyjna głębokość Kanału Gliwickiego wynosi 3,5 metra, w tej chwili z biedą jest 1,6 metra.

Z czego to wynika?

Z zaniedbań.

Czy można to naprawić?

Można.

Czy chcemy to naprawić? Poprzednia ekipa nie chciała a my się nad tym zastanówmy. Jest tam tylko jeden parametr. Śluzy mają 173 metry długości użytkowej, podczas gdy są to stopnie bliźniacze po 12 metrów szerokości. Cały czas funkcjonujemy więc w parametrach europejskich. Cały czas nas oszukiwano. To znaczy nas marynarzy nikt nie oszuka, dlatego że my to doskonale wiemy, jest to nasz zawód. Jak powiedziałem, należałoby się pochylić nad tym wszystkim we właściwy sposób i wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski.

Już kończę.

Dzisiaj usłyszałem o zbiorniku Racibórz, o zalegających niewybuchach. Proszę państwa, nie dosyć, że chciano nam zafundować Iwiny z 1967 roku (na pewno wiecie państwo co to było, że była katastrofa, kiedy runął wał i zalało kilka wiosek, a był tam bardzo mały zbiornik, tam też funkcjonowała skała płonna) to teraz jeszcze się dowiadujemy, że były badania, ale to wszystko zostało gdzieś ukryte podobnie jak niewybuchy. Można robić, zechciejmy robić.

Jak powiedziałem, jako środowisko żeglugowe jesteśmy doskonale w tym wszystkim zorientowani, jesteśmy też otwarci na daleko idącą współpracę. Jesteśmy pełni nadziei i optymizmu.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję, panie kapitanie.

Jak zwykle – hart ducha, piękna dusza, pełno pomysłów i patriotyzm. Są to cechy naszych wspaniałych kapitanów.

Bardzo dziękuję, panie kapitanie.

Pierwszy raz pan reprezentujący klaster a potem – panowie, bardzo proszę.

Członek Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego Rafał Zahorski:

Witam, Rafał Zahorski, Zachodniopomorski Klaster Morski.

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, oczywiście, reprezentuję port w Szczecinie.

Powiem tak – jeżeli chodzi o port w Szczecinie, mamy drogi wodne. Pływamy, niestety, w kierunku na Berlin. Port w Szczecinie rocznie przeładowuje ponad 1000 tys. ton na barki, stanowi to 10% obrotów portu. Właściwie jest to jedyny port morski w Polsce, który jest połączony z żeglugą śródlądową (oczywiście, plus port w Policach i port w Świnoujściu). W tej chwili przeładowuje się ponad 1000 tys. ton, są natomiast plany, żeby po otworzeniu podnośni statków Niederfinow przez Niemcy pomiędzy portami zachodniopomorskimi a Zachodnią Europą było to 2500 tys. ton. Pływają tam nasi armatorzy, ponieważ mają drogi wodne.

Chciałbym powiedzieć jedną rzecz.

Zgadzam się, że po Odrze czasami można pływać. Jeżeli jednak jako kontrahent w tej chwili pójdę do armatora i powiem, że rocznie chciałbym przewieźć 500 tys. ton w określonych odcinkach czasowych to nie ma armatora, który podjąłby się jakiejkolwiek żeglugi. Żegluga kontraktowa na Odrze po prostu nie istnieje. Gdyby Odra faktycznie była żeglowna chociażby w trzeciej klasie...

Cieszę się, że w tej chwili jest to rozważane jako stopień pośredni, ponieważ żeglowność na trzeciej klasie spowoduje ogromny wzrost przeładunków w portach. Powiem państwu, że flota, jaką w tej chwili mają polscy armatorzy, spokojnie obsłuży trzecią klasę. Dlaczego nie są budowane nowe barki, nowe jednostki żeglugi śródlądowej? Dlatego że do tej pory nikt tak naprawdę nie wie, kiedy będzie trzecia klasa, kiedy będzie czwarta klasa. Nie ma żadnych perspektyw. Jeżeli wyznaczymy jasne perspektywy, zrobimy coś na kształt narodowego planu budowy żeglugi śródlądowej to gwarantuję państwu, że armatorzy będą dążyli, cała infrastruktura będzie dążyła, żeby spotkać się z jednym momencie wtedy, kiedy to będzie możliwe.

Powiem państwu jeszcze jedną rzecz.

Czwarta klasa na Odrze, rzeczywiście, jest rzeczą wymaganą. Na wielu spotkaniach sami Czesi mówili, że jeżeli faktycznie będzie czwarta klasa, to cały tranzyt czeski, który w tej chwili idzie przez porty niemieckie, zacznie z powrotem, podobnie jak kiedyś, płynąć przez porty w Szczecinie i Świnoujściu. Przypominam, że w Szczecinie są nabrzeża, jedno czeskie a drugie słowackie, pochodzą one właśnie z czasów, kiedy ładunki czeskie i słowackie były w naszym porcie.

Odra nie jest wynikiem zaniedbania ostatnich ośmiu lat, tylko wynikiem zaniedbania ostatnich trzydziestu lat. Powiem jeszcze to, czego – niestety – pan prezes Kwiatkowski nie powiedział, nie ma tego w państwa raporcie: pamiętajmy, że Polska, a konkretnie Ministerstwo Środowiska zobowiązało się do wprowadzenia do końca 2015 roku Ramowej Dyrektywy Wodnej, której przez trzy lata nikt w naszym kraju nie był w stanie wprowadzić. Ministerstwo skupiło się na tym, żeby zniszczyć, zlikwidować strukturę urzędów żeglugi śródlądowej i przekazać ich kompetencje do Ministerstwa Środowiska.

Przypomina mi to trochę sytuację, w której sprywatyzowano by Lasy Państwowe i oddano zarządzanie nimi prezesowi przemysłu drzewnego. Podobnie by to wyglądało.

Powiem jeszcze jedną rzecz: dlaczego Odra do tej pory nie jest żeglowna i dlaczego przez tyle lat była zaniedbywana? Po prostu, nie było pieniędzy. Jeżeli teraz faktycznie uda się stworzyć konsensus wszystkich sił politycznych (a nie ukrywajmy, to nie jest zadanie dla tego rządu, jest to zadanie dla kilku rządów, więc trzeba to zrobić wspólnie) może, rzeczywiście, trzeba zapomnieć o tym, co było kiedyś, ponieważ to się już nie wróci, teraz musimy zrobić, krótko mówiąc, ruch polityczno-społeczny po to, żeby również obywatelom wytłumaczyć, dlaczego tak ogromne środki muszą zostać przeznaczone na żeglugę i jaki jest z tego benefit dla kraju.

Powiem państwu jedną rzecz.

Żeglowna Odra, czy to będzie klasa trzecia, czy (jak to jest w naszych marzeniach) będzie to klasa czwarta, w tej chwili stanowi priorytetowe zadanie dla całej Zachodniej Polski. Nie mówimy o jednym bądź drugim mieście. Jest to ważne zarówno dla Śląska, jak i dla Pomorza Zachodniego, jak i dla Polski środkowej, całego pasa zachodniej Polski. Liczba miejsc pracy w biznesie, w nowym przemyśle, budowa ogromnej liczby jednostek rzecznych, kiedy Odra będzie żeglowna, stanowi wizję, nad którą naprawdę warto się pochylić.

Bardzo się cieszę, że w tej chwili wszyscy jednogłośnie o tym mówimy. Martwią mnie tylko niektóre głosy, które – niestety – słyszymy z ust niektórych posłów, że są przeciwni uprawianiu jakiejkolwiek żeglugi, uważając, że jest to bez sensu.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Przypominam, że mamy jeszcze Wisłę. Po to, żeby tam coś zrobić, dopiero po trzebne są środki. Na przestrzeni dziesiątków lat było bardzo dużo programów, projektów i dyskusji.

Owszem, mówimy o Odrze, ale jako gdynianka na następnych spotkaniach będę się upominała o Wisłę.

Pan minister nie będzie miał lekko…

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Pocieszę panią, że prawdopodobnie szybciej zrobimy Wisłę niż Odrę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie wiem, komu się pan tym bardziej naraził, ja w każdym razie wszystkich traktuję równo.

Bardzo proszę, pani burmistrz.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Z całą przyjemnością nawiążę do wątku, który był tutaj poruszany.

Tak się składa, że samorządowcy, powiem szczerze, że regiony, w trosce o rozwój gospodarczy, w całej Polsce rozmawiają o klasie międzynarodowej, a przynajmniej o wszystkich klasach dróg wodnych, które są interesujące z powodu AGN. Szlaki, czy to E-30, czy to E-40, czy to E-70 są nam znane. Samorządowcy przemieszczają się, raz jesteśmy w Bydgoszczy, raz jesteśmy w Lublinie. Jest to norma. Widzimy, że w tej chwili jest duży zapał i duży głód rozwiązań. Myślę, że trzymanie kciuków to mało powiedziane.

Przejdę jednak do konkretów, do konkretnych narzędzi, do poszukiwania miejsc wdrożenia naszej polityki. Wiem, że jest przygotowywany program. Pan minister pokazał nam już jak powoli jako materiał roboczy zostaje on przygotowywany do wdrożenia. Na pewno z satysfakcją będziemy go konsultować.

Z poziomu regionów obserwuję pewną sytuację. Są kontrakty terytorialne, które zabezpieczają konkretne środki z konkretnych programów na konkretne działania inwestycyjne (myślę, że pan prezes umie nazwać je bardziej szczegółowo). Osobiście wiem o Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, ale być może są jeszcze inne. O co chodzi? Administracja wodna w porozumieniu z władzami regionalnymi dysponuje narzędziem – i prawnym, i finansowym. Dzisiaj stoimy przed tym, żeby zrewidować poziom oczekiwań. Są rozmowy o programie, który pan minister był uprzejmy przedstawić. Nasz zapał musielibyśmy więc wdrożyć pod kątem realizacji, pod kątem możliwości, żebyśmy dwukrotnie nie wydawali złotówki publicznej. Mowa tutaj o zadaniach, które skromnie, skąpo nazywaliśmy modernizacją z klasy trzeciej do klasy trzeciej. Jestem budowlańcem, ekonomistą, a dopiero potem – samorządowcem. Szczególnie złotówki wydane na cele inwestycyjne podnoszące wartość środka trwałego nie mogą być powtarzane. Nie można niszczyć, powtarzać pewnych wydatków.

Stąd jest mój apel.

Gdyby w jakikolwiek sposób było to możliwe, gdyby na płaszczyźnie komisji sejmowej można było liczyć na porozumienie, zaproszenie przedstawicieli regionów, może nie samych marszałków... Mają oni czwarty, piąty garnitur specjalistów – gwarantuję to – ludzi, którzy wdrażają, którzy znają system, którzy pisali programy. Powiem o moich koleżankach i kolegach. Ci ludzie precyzyjnie nie wiedzieli, o co nam chodzi z klasą drogi wodnej. Przy programie dla Polski Zachodniej powstała tzw. karta odrzańska. W ramach karty zgodzono się, że poprzez klasę trzecią wejdziemy w klasę docelową (mówię tutaj o klasie drogi wodnej). Nie musi tak być, dlatego że jest zapał a zadania regionów są bardzo ambitne. Jest to utrzymanie rynku pracy, jest to nasz byt, jest to nasz rozwój.

Przy okazji pokazałam państwu, że na górnej Odrze, na Śląsku, interesująca dla nas jest – przede wszystkim – gospodarka wodna. Tak jak to się dzieje na całym świecie, woda ucieka z góry na dół, do Bałtyku. Jesteśmy na górce. Proszę pamiętać, że dla regionu śląskiego, popularnie mówiąc, stabilizacja odpływu, w ogóle magazynowanie, gospodarowanie wodą to podstawa. Zaraz za tym jako region śląski chcemy wpisać się w elementy, które do tej pory w naszym regionie nie funkcjonowały.

Stąd moja serdeczna prośba – gdyby w ramach chociażby jednego z punktów państwa spotkania można było zaprosić do przedstawienia oczekiwań, to zobaczylibyście państwo, że urzędnicy średniego stopnia w pełni zrozumieją ideę, że zanim statek pojawi się na Odrze lub na Wiśle, istotą sprawy najpierw jest rozwój regionalny, rozwój gospodarczy. Ci ludzie są gotowi przeprojektować kontrakty i rozmawiać na poziomie państwa o wdrożeniu do programów gospodarowania wodami, uwzględnieniu wydatków docelowych tam, gdzie dzisiaj jest to możliwe w odniesieniu do obiektów i tak planowanych do remontu.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Po to, żeby być precyzyjnym, kogo pani proponuje zaprosić do takich rozmów?

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Jest kilka konkretnych gmin, które są liczącym się...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chodzi mi o poziom urzędniczy.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Powiedzmy, że ludzi na poziomie dyrektorów wydziałów strategii, planowania i zarządzania środkami europejskimi, różnie się to nazywa. Powiedzmy, że wydziały strategii u panów marszałków są bardzo właściwym poziomem. Są to profesjonaliści.

Myślę, że już dzisiaj są znani w służbach, rozpoznawani w administracji wodnej. Zbliżyłoby to nas do uzyskania efektu klasy docelowej. Być może przeskoczylibyśmy występujący w tej chwili marazm w poszukiwaniu informacji. Wiem to, ponieważ w terenie się o tym rozmawia, tylko że każdy czeka na dokument, na program rządowy.

Myślę, że już czas na robocze rozmowy o tym, co ów program będzie zawierał.

Dziękuję.

Jest to też apel do gmin, które posiadają duże porty, jak np. Kędzierzyn-Koźle. Wypada tu osobiście przedstawić kogoś, kto powinien wdrożyć jakąś dużą, szeroką politykę związaną z drogą wodną. Na Odrzańskiej Drodze Wodnej jest kilka takich gmin, ale przypuszczam, że na Wiśle też są.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę pana a potem – pana.

Prezes zarządu Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw Bogdan Węgrzynek:

Witam serdecznie, Bogdan Węgrzynek, największe w Polsce organizacje klastrowe.

Reprezentujemy przedsiębiorców, mamy dwadzieścia dziewięć klastrów, w tym cztery kluczowe klastry krajowe. Jak można łatwo policzyć, jest to ponad 3 tys. przedsiębiorców, w tym są przedsiębiorcy, którzy pracują na Odrzańskiej Drodze Wodnej, właściciele stoczni. Wczoraj mieliśmy spotkanie przede wszystkim inwestorów.

Teraz rozmawiamy, debatujemy, czy ma to być trzecia czy czwarta klasa. Dla przedsiębiorców nie jest to takie oczywiste, dlatego że np. Klaster Metalchem, firma FAMET w tej chwili chce zakupić jednostki pływające do przewozów towarów. Kiedy mówimy o trzeciej klasie a docelowo – o czwartej, jest niebezpieczeństwo, że nie wszyscy panowie z regionalnego zarządu gospodarki wodnej wiedzą, co państwo macie do przekazania. Wiemy, że jeżeli chce się iść w kierunku czwartej klasy to wymiary są dalekie od klasy trzeciej. Jednostka pływająca po trzeciej klasie będzie pływała po czwartej klasie, ale jednostka pływająca po czwartej klasie nie popłynie po trzeciej klasie, ponieważ są to zupełnie inne parametry.

Chcielibyśmy zwiększyć nadzór nad wydawaniem środków na realizowane zadania związane z gospodarką wodną i żeglugą śródlądową. Jak tu liczono, zbiornik w Raciborzu będzie nas kosztował prawie 2 000 000 tys. zł. Pan kapitan powiedział o gospodarzach. Gospodarze powinni to zrozumieć, ponieważ mamy bardzo niepokojące zjawiska niegospodarności, między innymi na Kanale Gliwickim. Panowie pracujący na kanale, chcieliby tam pływać, ale nie mogą, dlatego że jest on zamulony w sposób w ogóle niegodny gospodarza.

Pan prezes Najwyższej Izby Kontroli przedstawiał raport, w którym tak naprawdę jest mowa o niegospodarności.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że my też jesteśmy ze Śląska, ale rozmawiamy z klastrami umiejscowionymi na całej długości Odrzańskiej Drogi Wodnej. Przedstawiliśmy, jak możemy, jak przedsiębiorcy mogą pomóc w finansowaniu działań, dlatego że, niestety, działań jest naprawdę dużo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Myślę, że jest pole do rozmowy. Jak powiadam, jako przewodnicząca Komisji sama jestem ciekawa prezentacji pana ministra. Stanowi ona jakiś punkt wyjścia, od którego można zacząć dyskusję.

Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Jan Pyś:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Chciałbym odpowiedzieć na apel pana ministra, który mówił o tym, żeby marynarze wrócili na Odrę, żeby zaczęli pływać po Odrze.

Oni, oczywiście, chcą. We Wrocławiu mamy tego liczne przykłady. Proszę jednak pana ministra albo administrację odpowiedzialną za drogi wodne, żeby poprawić parametry. Tak naprawdę warunki są dosyć kiepskie. Chodzi o to, żebyśmy mieli odpowiednie głębokości. Gdyby były utrzymane takie parametry, jakie mamy w przepisach, wtedy nie mówilibyśmy o żadnym planie modernizacji rzeki do trzeciej klasy, dlatego że wówczas rzeka miałaby trzecią klasę.

Chciałbym przypomnieć, że warunki wymagane przy klasie trzeciej są bardzo zbliżone do warunków wymaganych przy klasie drugiej, wszędzie jest 1,8 metra głębokości. Najpierw normalnie utrzymujmy drogę, tak jak jest to założone w przepisach, a wtedy prawie że będziemy mieć parametry trzeciej klasy, natomiast reformę, zmianę, modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej róbmy pod kątem czwartej klasy. Czwarta klasa to nie jest żadne marzenie, jest to nasz obowiązek, dlatego że musimy być integralnym elementem dróg wodnych Unii Europejskiej. Nie możemy być wąską ścieżką, jakimiś wąskimi torami. Musimy mieć rzeki kompatybilne z rzekami Unii Europejskiej. Zgodnie z wytycznymi transport musi być intermodalny a więc muszą być wszystkie środki transportu. Nie możemy od razu stawiać się w gorszym świetle, mieć gorsze warunki.

Padły tutaj informacje, że koszty są duże, wysokie. Kwota 20 000 000 tys. zł, o której się mówi w kontekście Odrzańskiej Drogi Wodnej, to wcale nie jest tak dużo. Realizacja może odbywać się na przestrzeni pięciu, dziesięciu lat. Przypomnę, że na modernizację dróg kołowych rocznie wydajemy kwotę 30 000 000 tys. zł, a my chcemy 20 000 000 tys. zł na dziesięć lat. Nie mówmy, że są to duże pieniądze. Są to pieniądze, które przydałyby się żegludze po to, żebyśmy byli równoprawnym partnerem z innymi państwami Unii Europejskiej.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan kapitan, bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Jedno zdanie.

Jeżeli już jest swoisty koncert życzeń to, panie ministrze, bardzo, bardzo chcielibyśmy, żeby resort pochylił się nad kwestią szkolnictwa. Zostały odcięte nasze korzenie.

Proszę państwa, jutro kończę sześćdziesiąt pięć lat, za chwilę idę na emeryturę. Pomnie nie ma ludzi. Teraz bardzo szybko należałoby odbudować nasze szkolnictwo zawodowe. Najlepiej, żeby było ono resortowe. Trzeba odzyskać i przystosować we właściwy, odpowiedni sposób do standardów europejskich statki szkolne. Trzeba dać otwartą drogę dla przywrócenia żeglugi śródlądowej jako swoistego skarbu narodowego a jednocześnie młodzieży dać perspektywę. Przecież dzisiejsze licea ogólnokształcące poza pewną grupą absolwentów, którzy idą na studia, stanowią fabrykę bezrobotnych. Wiadomo, że kiedyś stało się zło.

Bardzo byśmy prosili, żeby pochylić się nad tym tematem, nad szkolnictwem.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie kapitanie.

Tak jest nie tylko w żegludze śródlądowej. Ostatnio dyskutowali śmy o akademiach morskich, jest marynarka handlowa, marynarka wojenna. Naprawdę jest to problem, jest o czym rozmawiać. Jest to osobny rozdział.

Zgadzam się z panem.

Bardzo proszę, panie kapitanie.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Jeszcze raz Jan Popończyk, Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych.

Chciałbym nawiązać do raportu Najwyższej Izby Kontroli, do problemu związanego z brakiem koordynacji poprzez fakt istnienia dwóch osobnych pionów, czyli administracji zarządzającej drogami wodnymi i administracji rządowej zarządzającej żeglugą. Efektem tego jest (a przynajmniej przez wiele lat był) brak koordynacji.

Chciałbym uzupełnić to o informację, której ze względu na to, że raport Najwyższej Izby Kontroli dotyczy okresu do roku 2014, prawdopodobnie państwo nie mają.

Otóż jest jedna jedyna droga wodna łącząca Wisłę z Odrą, jest to droga poprzez Kanał Bydgoski. Na jesieni 2014 roku zaordynowano remont śluzy miejskiej w Bydgoszczy przerywając wspomnianą drogę wodną. Remont miał trwać do maja 2015 roku. Okazało się, że są problemy techniczne, remont trwa do dzisiaj, być może skończy się w połowie roku.

Idzie jednak kolejny remont następnej śluzy – Okole, są też planowe remonty kolejnych śluz. Ponieważ na drodze wodnej Wisła-Odra śluz jest dwadzieścia jeden to, jeżeli będziemy robili remont jednej śluzy rocznie, ostatnią skończymy po dwudziestu dwóch latach, ale trzeba będzie zacząć tę pierwszą. Może więc lepiej od razu zasypać drogę wodną i zrobić jakąś obok.

Jest to klasyczny przykład braku koordynacji działań, aczkolwiek w dużej mierze spowodowany brakiem wystarczających środków na to, żeby kompleksowo przeprowadzać remonty przynajmniej w okresie poza żeglugą. Ostatecznie remont śluzy robi się po jej wysuszeniu, więc mrozy mogą niespecjalnie w tym przeszkadzać. Jest to jeszcze do zrobienia. Na świecie tak robią, więc u nas pewnie też się da.

W sprawie szkolnictwa chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz.

Ostatnia nowelizacja rozporządzenia ministra dotyczącego kwalifikacji załóg statków żeglugi śródlądowej wprowadziła pewną dziwną poprawkę. Mianowicie do patentu kapitana, do stopni zawodowych w żegludze śródlądowej nie liczy staż na małych statkach. Ponieważ w Polsce dużych statków w zasadzie się nie eksploatuje, flota jest bardzo ograniczona, ogromnie utrudnia to proces kształcenia kadr. W związku z tym powstaje pytanie nie tylko o zinstytucjonalizowane szkolnictwo zawodowe, ale również o szkolenie kadr przez armatorów.

Czy można tutaj liczyć na współpracę z ministerstwem związaną z tym, że za chwilę, co zresztą podkreślał pan kapitan, będziemy mieli do czynienia z luką pokoleniową, która będzie już nie do uzupełnienia? Co z tego, że za pięć lat będziemy mieli drogi wodne, co z tego, że będziemy mieli rozbudowany system stoczni, co z tego, że będziemy inwestowali w nowy sprzęt, jeżeli za kilka lat zostaniemy bez ludzi, którzy będą mogli pływać.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy może pan powtórzyć to absurdalne rozwiązanie dotyczące zakazu? Czy może pan powtórzyć, gdzie nie mogą pływać?

Chciałabym to dokładnie zapisać, żeby zapytać dokładnie o to, o czym pan mówi. Nie wiem o wszystkim, więc chciałabym, żeby jeszcze raz powtórzył pan to, co mówił pan o rozporządzeniu.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Do tej pory w rozporządzeniu istniał przepis, że żegluga na statkach niebędących małymi statkami jest wymagana do osiągnięcia stopnia starszego marynarza oraz bosmana, natomiast pozostały staż mógł być robiony na małych statkach, co miało ogromną zaletę przy szkoleniu praktycznym, ponieważ małych statków (mniejsza o to, że są też mniejsze koszty eksploatacji) wiele pływa w różnych miejscach.

Ludzie uczą się manewrować, uczą się pływać w trudnych warunkach pogodowych. Statki te mają swoją specyfikę. W związku z tym tego typu praktyka jest bardzo przydatna.

W grudniu 2014 roku przy nowelizacji rozporządzenia przepis ten wykreślono, co powoduje, że stermotorzyści w tej chwili nie mają żadnych szans na to, żeby robić uprawnienia na duże statki, ponieważ ich staż się nie liczy.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję ślicznie.

Czy pan minister zakodował to?

Dobrze.

Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MGMiŻŚ Przemysław Daca:

Przepraszam, ale poproszę eksperta, pana dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, żeby zajął stanowisko, ponieważ przy urzędzie tym działa komisja egzaminacyjna.

Pan dyrektor jest doskonale zorientowany w tej materii.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu Mariusz Przybylski:

Dziękuję za to, że jestem ekspertem, ale każdy z dyrektorów mógłby odpowiedzieć na to pytanie. Owszem, na moim terenie, działa jedna z dwóch szkół techników żeglugi śródlądowej.

Panie kapitanie, w czasie nowelizacji zrobiliśmy ten zabieg specjalnie. Proszę sobie wyobrazić, że kapitan statku to osoba, która w drugiej kategorii prowadzi do 85 metrów, natomiast w pierwszej kategorii powyżej 85 metrów. Chciałby pan, żeby praktyka na motorówce (mały statek to statek do 20 metrów i do 12 pasażerów) była zaliczana do stażu, do zdobywania poszczególnych stopni do kapitana? Praktyka ta może być zaliczana do stażu na stermotorzystę, czyli kierownika małego statku, ale nie do uprawnień kapitańskich. Tutaj mamy dwa lata w charakterze członka załogi na statku o napędzie mechanicznym niebędącym małym statkiem i dwa lata na stanowisku bosmana i sternika. Potem ktoś taki może zdawać na kapitana, nawet nie musi być po szkole. Dla stermotorzystów zrobiliśmy udogodnienie, że jeżeli ktoś zgodnie z wymogami zdobył patent stermotorzysty, jeżeli przepływał miesiąc w charakterze członka załogi na statku o napędzie mechanicznym niebędącym małym statkiem, dostanie stopień starszego marynarza, po czym jeżeli co najmniej sześć miesięcy dalej będzie pływał na statku o napędzie mechanicznym niebędącym małym statkiem, dostanie stopień bosmana i może robić karierę kapitana. Ale nie na małych statkach, nie na motorówkach.

Uważam, że jest to dobry przepis. Tak jest przyjęte na Zachodzie.

Podam jeszcze jeden argument.

Był taki moment, że naszych uprawnień nie chciano uznawać za równoważne z zachodnimi. Jeżeli zaczniemy mieszać i obniżać umiejętności wymagane do zdobycia poszczególnych stopni, Zachód znowu może zacząć negować istniejące uprawnienia, które w tej chwili są uznawane jako równoważne. A więc ja bym tutaj nie ingerował,

aczkolwiek nie tylko ja, ale i ministerstwo jest otwarte na dyskusję. Niemniej wstrzymałbym się z tym. Dziękuję.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Czy można *ad vocem*?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pozwoli pan, że będę udzielała głosu.

Może najpierw pan kapitan a potem – pan.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Dziękuję.

Chciałbym poprzeć pana dyrektora Przybylskiego z Kędzierzyna-Koźla.

Dobitny przykład tego, o czym mówił pan dyrektor, stanowi ostatnia akcja lodołamania na rzece Odrze. Po zmianach, jakie tam nastąpiły (nie mówię, czy były dobre czy niedobre) tabor przeszedł z firmy, która robiła to przez dziesiątki lat, do regionalnego zarządu gospodarki wodnej (to jednak pomijam). Niemniej na lodołamaczach, czyli na statkach specjalistycznych, osadzono kapitanów z patentami, którzy wcześniej pływali na motorówkach, mieli tylko takie doświadczenie. Efekt tego jest taki, że kilka lodołamaczy zostało rozbitych. Akcja została skrytykowana w całym obszarze dolnej Odry. Informacje te mam właśnie stamtąd. Mówię to na poparcie...

Tak, chodziło o przejęcie lodołamaczy z Odry 3 do regionalnego zarządu gospodarki wodnej, wybudowanie dwóch nowych lodołamaczy, za kwotę 35.000 tys. zł.

Jest to chyba nawet temat na osobne posiedzenie Komisji.

Niemniej, w kontekście uprawnień i doświadczenia, naprawdę zgadzam się z tym, co mówił pan dyrektor Przybylski.

Jeżeli chodzi o niższe stopnie – tak, ponieważ ci ludzie uczą się zupełnie czegoś innego, natomiast do stażu kapitańskiego – nie, ponieważ poprzemycono takie możliwości i skutkuje to tym, czym skutkuje.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie kapitanie.

Bardzo proszę, *ad vocem*.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Chciałbym mocno podkreślić to, co powiedział pan kapitan, chodzi o to, że przemycili. Chodzi o przemycanie.

Jeżeli chodzi o proces kształcenia, z drugiej strony można powiedzieć, że to, do czego doprowadzono w tej chwili, spowoduje, iż człowiek, który wypływa swoje pięć lat rzucając cumy na barce raz na dzień plus robiąc śluzowania, będzie robił patent kapitana nie mając zielonego pojęcia o tym, jak się prowadzi barkę. Chodzi mi o specjalny rodzaj jednostek, które nadają się do szkolenia. Swoich dwóch synów wykształciłem na kapitanów, pływają na radarze, pływają we mgle, pływali do Kaliningradu, nie było z nimi większego problemu.

Dlaczego? Ponieważ sporą część kształcenia robili na jednostce, która była specjalnie dla nich przystosowana do szkolenia. Była trudna w manewrach, bardzo wrażliwa na boczny wiatr. Jednocześnie pozwalała im opanować technikę manewrowania. Później przesiedli się na BM-ki, później przesiedli się na „tysiączkę", teraz pływają w Belgii na zestawach dziesięciotysięcznych, mają cztery barki po 2500 ton. Nie mają problemów, dlatego że są opływani.

To miałem na myśli.

Chodzi mi o pewnego rodzaju wypośrodkowanie pomiędzy nabywaniem praktyki realnej a nabywaniem praktyki papierowej. Nabywanie praktyki papierowej nie jest najlepszym wyjściem. Z drugiej strony odcięcie stażu na małych statkach powoduje wydłużenie, podniesienie kosztów kształcenia i być może daje efekty troszkę inne niż spodziewane.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jak państwo widzicie, macie między sobą do pogadania. Jest to drobna uwaga. Chętnie się temu przysłucham, ponieważ jestem po akademii morskiej. Jako córka kapitana mam swoje obserwacje z zupełnie innego pola. Niemniej dla mnie bezpieczeństwo jest priorytetowe.

Ważne są też możliwości odbycia praktyk, dlatego że poszliśmy w kierunku takich zapisów administracyjnych, że właściwie to marynarze są dla administracji a nie administracja dla marynarzy.

Mówimy dużo o Zachodzie, ale Zachód – niestety – puka się w głowę, jak to wszystkie kursy, szkolenia odbywamy kosztem wyautowania marynarzy z pracy, wchodzenia w kredyty, jak za uczestnictwo w kursach marynarze muszą płacić ciężkie pieniądze, pomimo że ileś przepływali na danym statku z danym silnikiem, itd. Jest to temat rzeka. Dzisiaj o tym nie rozmawiamy.

Jest to tylko zajawka, dlatego pozwolę panu kapitanowi jako fachowcowi wypowiedzieć się również w tej kwestii.

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Jedynie dokończę.

Jeżeli chodzi o hasło, zgadzam się z panem kapitanem Popończykiem, że się to przemyciło. Tak, wiele, wiele osób przemyciło się wykorzystując niektóre furtki w przepisach prawnych. Ci ludzie, proszę państwa, nie są naszą chlubą. Po prostu, narobiły się różne dziwne rzeczy.

Natomiast ciągle apeluję o to, żeby przywrócić inny system szkolenia, taki, jaki przechodziłem już w szkole średniej. A zatem odpowiednia kadra, odpowiednie statki, odpowiednie wyposażenie i odpowiednie tego efekty.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie kapitanie.

Jest to temat być może nawet na osobne posiedzenie Komisji. Kiedy potem sięgniemy do źródeł, okazuje się, że nie ma gdzie odbyć praktyk. Kosztuje to też armatorów, którzy nawet by chcieli, ale jest ich coraz mniej.

Problem jest bardzo złożony. Gdyby mechanizm funkcjonował, nie byłoby problemu z praktykami i nie mówilibyśmy generalnie o odtworzeniu całej żeglugi śródlądowej.

Jeżeli chodzi o raport Najwyższej Izby Kontroli, czy są jeszcze jakieś uwagi albo pytania z państwa strony?

Bardzo proszę, pani burmistrz.

Wiceburmistrz Kuźni Raciborskiej, członek Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Gabriela Tomik:

Ciągle dziękuję za to, że pochylamy się nad rozwojem żeglugi powiązanej z rozwojem regionów, dlatego że chciałabym, żebyście tylko tak kojarzyli państwo moje wypowiedzi.

Wśród wniosków pana prezesa pojawiła się sprawa dotycząca uaktualnienia (padło tam słowo „urealnienie") klas dróg wodnych. Chciałabym zaapelować o to, żebyśmy urealnienia nie potraktowali jako „cofki", jeżeli jest źle to z trójki zróbmy dwójkę i już będzie dobrze, tylko potraktowali to jako...

Proszę wybaczyć, ale była taka tendencja.

Jeździłam na spotkania komisji sejmowej. Zupełnie serio brano pod uwagę to, że urealnienie oznacza brak środków a więc deklasyfikację. Byłabym przerażona, gdybyśmy dzisiaj żywcem odświeżyli kotlet.

Mówię teraz sloganem, chociaż z całym szacunkiem dla organu, dla Najwyższej Izby Kontroli. Bardzo proszę jednak skierować wyzwanie, wniosek w inną stronę. Stawiamy na to, żeby przywrócić żeglugę. Chodzi o ujednolicenie klasy z długookresowym planem dojścia do klasy docelowej a nie, nie daj Boże, odwrotnie. Wówczas nie wiedziałabym, co powiedzieć w regionach.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo słuszna uwaga.

Panie kapitanie, tylko przez sentyment…

Prezes zarządu Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" Czesław Szarek:

Dobrze, dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jak powiedziała pani Tomik, rzeczywiście, zdeklasyfikowano poszczególne odcinki dróg wodnych. Jeżeli będzie robiona rewizja, ma być reklasyfikacja, a nie – deklasyfikacja. Jeżeli będziemy chcieli coś zostawić na starym poziomie, to trzeba przywrócić do starego. Hasło „modernizacja" oraz jak powiedziałem wcześniej, rozporządzenie Rady Ministrów mają tutaj bardzo mocne zastosowanie.

Tylko tyle chciałem uzupełnić.

Dziękuję i przepraszam.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Oddam jeszcze głos panu ministrowi, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję ślicznie za wszystko, przedstawiliście państwo wiele cennych uwag. Po raporcie Najwyższej Izby Kontroli widzimy, w jakim jest to stanie. Czas na pewne wnioski.

Odniosę się jeszcze do szkół zawodowych. Nie ukrywam, że do pani minister edukacji zgłosiliśmy wszystkie zawody, które chcielibyśmy przejąć od pani minister. Na pewno w krótkim czasie pan kapitan dowie się o tym, że będą przywrócone wszystkie zawody.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pani burmistrz – zapewniam, że w naszym ministerstwie bezwzględnie nakazałem, że nie ma powrotu do drugiej, trzeciej bądź pierwszej klasy. Wszystko jest od czwartej klasy w górę, nie ma cofania się. Póki jestem, odkąd ministerstwo zostało utworzone, na pewno nie zejdziemy z tej drogi. Minimum klasa czwarta i wyżej.

Czas na wnioski.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej stoi na stanowisku, że minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej powinien przejąć pełną odpowiedzialność za śródlądowe drogi wodne istotne z punktu widzenia transportowego, w tym za ich budowę, modernizację, utrzymanie oraz prowadzenie innych działań w zakresie gospodarki wodnej.

Jesteśmy do tego przygotowani, stworzyliśmy odrębny Departament Żeglugi Śródlądowej, opracowaliśmy projekt reorganizacji naszej administracji na wzór niemieckich urzędów wodno-żeglugowych posiadających pion inwestycyjno-utrzymaniowy. Zamierzamy sprawnie realizować nasze priorytety dotyczące rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

W związku z tym, zwracamy się do Szanownej, Wysokiej Komisji o wsparcie w tym kierunku.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Oczywiście, wsparcia jako Komisja udzielimy. Jako Komisja zapraszamy też pana ministra na następne posiedzenie (zaraz to sprawdzimy…) w celu przedstawienia tematów, o których wspomniałam na wstępie…

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Na pewno w odpowiednim momencie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, są punkty w programie.

Mam nadzieję, że pan minister niebawem przyjdzie i zajmie stanowisko w sprawie elementów zapisanych w programie.

Bardzo państwu dziękuję, że przyjechaliście państwo w tak miłym i dużym gronie.

Mam nadzieję, że następne punkty dotyczące żeglugi śródlądowej też będziemy mogli omówić razem z państwem, wiedząc, że jest pisany program.

Mam nadzieję, że pan minister ma pełną gamę, że będzie w kontakcie z wieloma osobami, jeżeli chodzi o konsultacje, ponieważ jest bardzo dużo chętnych osób, co pomoże w napisaniu sensownego programu.

Mam nadzieję, że wkomponuje się to w państwa oczekiwania i perspektywy. Perspektywy te będą po prostu determinantą działań wszystkich podmiotów funkcjonujących wokół żeglugi śródlądowej.

Serdecznie państwu dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji.

Zapraszam na następne posiedzenie, zapraszam do współpracy.